

Communautés européennes

LIBRARY
EUROPEAN COMMUNITY
INFORMATION SERVICE
WASHINGTON, D. C.

PARLEMENT EUROPÉEN

Documents de séance

1972-1973

15 septembre 1972

DOCUMENT 10/72 ANNEXE

Rapport

fait au nom de la commission des transports

sur la politique portuaire dans le cadre de la Communauté européenne et

Aperçu

des problèmes et de la situation actuelle des ports maritimes de la Communauté

Rapporteur: M. Horst SEEFELD

Sommaire de l'annexe

Avant-propos	5
PARTIE I: Le trafic aux entrées et aux sorties des ports maritimes de la CEE	6
1. Les investissements d'infrastructure intéressant le trafic d'entrée et de sortie des ports maritimes de la CEE et leur importance du point de vue de la concurrence entre les ports	7
a) Voies de navigation intérieure	7
b) Electrification des voies ferrées	11
c) Autoroutes	13
d) Oléoducs	16
2. Les courants de trafic à l'entrée et à la sortie des ports maritimes de la CEE	18
a) Les courants de trafic considérés sous l'angle des modes de transport	18
b) La structure régionale de l'arrière-pays et les ports maritimes	19
c) L'aire d'influence des ports maritimes	21
3. La politique tarifaire applicable au trafic aux entrées et aux sorties des ports maritimes de la CEE	30
a) Les frets de navigation intérieure	30
b) Les tarifs des chemins de fer	31
c) Les tarifs routiers	32
4. Questions fiscales et autres facteurs de politique des transports ayant une incidence sur le trafic en provenance et à destination des ports de mer	32
PARTIE II: Le trafic marchandises dans les ports maritimes de la CEE	33
1. Le volume du trafic marchandises dans les ports maritimes de la CEE	33
a) Répartition du trafic marchandises par importation et exportation	35
b) Répartition du trafic marchandises par catégories de marchandises	36
c) Le trafic pétrolier	47
d) Le trafic des marchandises CECA	48
e) La question de la spécialisation par catégories de marchandises	49
f) Le trafic voyageurs	51
2. Les investissements d'infrastructures destinés aux ports et à la manutention	53
a) Exigences dues à l'accroissement du trafic	53
b) Les exigences posées par les navires de gros tonnage	59
c) Exigences nées de trafics nouveaux	63
d) Mesures nationales ou communautaires en faveur de certains ports	68
3. L'organisation des ports	68
4. La fixation des prix dans les établissements portuaires	75
5. Organisation des intérêts des chargeurs maritimes	75
6. Statut et conditions de travail de la main-d'œuvre portuaire	76
PARTIE III: Le trafic maritime des ports de mer de la CEE	81
1. Les courants du trafic maritime des ports de mer de la CEE, selon le pays d'origine ou de destination	81
2. Les lignes de navigation maritime dans les ports de la CEE	88
3. La part des pavillons des pays de la CEE dans le transport de marchandises des ports maritimes de la CEE	88
Graphique: Les principaux ports de mer de la Communauté: sorties et entrées de marchandises en 1970	91

AVANT-PROPOS

La commission des transports du Parlement européen se préoccupe depuis dix ans des problèmes relatifs aux ports de mer européens. Si elle s'intéresse à ces problèmes, c'est qu'elle est convaincue que le champ d'application de la politique européenne des transports doit s'étendre aux ports maritimes. Ce n'est pas qu'elle estime qu'il y ait tellement de choses à coordonner ou à harmoniser sur le plan européen dans le domaine de l'économie portuaire proprement dit. Au contraire, on trouvera exposées, dans le rapport auquel la présente annexe est jointe, les raisons pour lesquelles votre commission pense que la concurrence entre les ports de la CEE, qui est exceptionnellement vive entre les différents ports de la mer du Nord ainsi qu'entre, d'une part, les ports de la mer du Nord et d'autre part, certains ports méditerranéens, constitue précisément le meilleur facteur de progrès de l'économie portuaire de la Communauté. Si la commission des transports s'est penchée sur les problèmes économiques du trafic portuaire, c'est plutôt parce que nombre des mesures applicables aux chemins de fer, à la navigation fluviale et aux transports par route, prévues dans le cadre de la future politique commune européenne des transports, pourraient avoir des effets pratiques d'une portée considérable et, parfois, des effets nuisibles sur la position concurrentielle des ports maritimes.

Si l'on veut éviter ces effets nuisibles de la politique commune des transports sur les ports maritimes et sur la concurrence qu'ils se font, une conception communautaire de la politique du trafic portuaire à suivre s'impose. La commission des transports s'est efforcée de réunir à cet effet, dans le présent aperçu, un certain nombre d'éléments d'information. Par ailleurs, elle estime que l'activité de la Communauté européenne doit également s'étendre au domaine de la navigation maritime, de même qu'à celui de la navigation aérienne. Si le traité ne contient pas encore de dispositions relatives à la navigation maritime et laisse simplement au Conseil le soin de prendre en la matière les dispositions appropriées et si, autre fait regrettable, la politique des transports n'a même pas encore été mise en œuvre pour les trois modes de transport intéressant le trafic intérieur, il ne faut pas se dissimuler qu'il y a beaucoup à faire également dans le secteur de la navigation maritime. La commission des transports envisage d'établir un rapport spécial à ce sujet. Il faut que dans le monde économique de demain, l'Europe ait son mot à dire dans le domaine de la navigation maritime. Et, dans ce domaine, tout ne va pas pour le mieux.

L'abus des pavillons de complaisance aboutit à masquer les responsabilités, et le protectionnisme des pavillons fait tache d'huile. La liberté des mers se trouve menacée non seulement par le protectionnisme des pavillons, mais aussi par les conflits relatifs à l'extension des eaux territoriales. En cas de catastrophe maritime, telle que le naufrage du « Torrey Canyon », il est difficile de définir les responsabilités. Les pays européens ne sont pas en

mesure de contribuer isolément à la solution de ces problèmes. Mais dans le cadre d'une politique commune de la navigation maritime, leur influence pourrait devenir considérable, car après l'élargissement de la Communauté, ils posséderont, avec les pays qui leur seront associés, près de la moitié de la flotte commerciale mondiale.

La commission des transports du Parlement européen a pour la première fois étudié de près les questions portuaires dans son « Rapport de Paul J. Kapteyn sur des problèmes concernant la politique commune des transports dans le cadre de la CEE » (document de séance du Parlement européen n° 106/1961-62). Ce rapport est toujours valable, et la commission des transports s'y réfère expressément.

En outre, la commission des transports a déjà élaboré deux rapports consacrés plus particulièrement aux questions portuaires.

Il s'agit du

- rapport fait par M. Giuseppe Garlato au nom de la commission des transports sur la mission d'étude et d'information sur le Rhin et dans les ports de Rotterdam et d'Amsterdam (document de séance du Parlement européen n° 108/61)

et du

- rapport intérimaire fait au nom de la commission des transports par M. Seifriz sur la politique commune du trafic portuaire (document de séance du Parlement européen n° 140/67).

Le premier de ces deux rapports est davantage un compte rendu du voyage d'étude de la commission des transports. Il s'agissait du premier des voyages d'étude et des réunions de travail de la commission des transports dans les villes portuaires. Par la suite, les rapports concernant les voyages d'étude n'ont plus été publiés, et il fut décidé de ne plus présenter désormais au Parlement que des rapports politiques analytiques.

Le rapport n° 140 du 24 novembre 1967 était le premier de ce genre. Malgré son caractère de rapport intérimaire, il traitait des bases de la politique européenne du trafic portuaire et donnait des informations détaillées sur la situation et les problèmes des ports maritimes européens tels qu'ils se présentaient pour l'année 1966-1967.

Le présent rapport se fonde en grande partie sur les recherches et les explications du « rapport Seifriz » et s'y réfère également pour certaines questions de détail qui n'ont pas été reprises. Le « rapport Seifriz » a été généralement bien accueilli dans les milieux portuaires. Ses omissions inévitables susciteront, certes, quelques critiques, mais il fut généralement reconnu que ce rapport présentait pour la première fois une documentation relativement claire dans toutes les langues de la Communauté et permettait d'ouvrir une discussion des questions

portuaires au niveau européen. Ainsi, allant au-delà de son objectif parlementaire immédiat, c'est-à-dire l'élaboration des résolutions du Parlement européen, ce rapport a contribué à la formation de l'opinion publique sur cette question.

Depuis 1967, la commission des transports a visité à nouveau un grand nombre de ports européens, tantôt en y organisant des réunions de travail plénières, tantôt en y envoyant des délégations, afin de se faire une idée concrète de la situation de nos ports grâce à des entretiens directs avec les autorités gouvernementales responsables des ports et avec les milieux portuaires eux-mêmes.

Dans ses visites aux ports maritimes européens, la commission a été bien accueillie, et partout on s'est efforcé de lui faciliter les choses au maximum. Elle tient à le souligner et à exprimer ses remerciements à qui de droit.

Les administrations portuaires, les chambres de commerce et d'industrie ainsi que des spécialistes de trente des plus grands ports de la CEE ont contribué à l'établissement du présent rapport en fournissant à la commission les données les plus récentes. Débordant le cadre du « rapport Seifriz », le présent rapport étudie également le cas de plusieurs ports de moindre importance, afin de tenir compte également de leurs problèmes.

Sur la base des demandes présentées dans le « rapport Seifriz », la Commission des Communautés européennes a fait élaborer dans l'intervalle, par l'Office statistique des Communautés, une étude extrêmement précieuse intitulée : « Les transports maritimes des pays de la Communauté en 1955, en 1960 et en 1967 » (Bruxelles-Luxembourg, mai 1970). L'Office statistique élabore actuellement une étude semblable pour les années 1968 et 1969. Ces ouvrages tiennent compte également des transbordements dans les ports maritimes.

D'autre part, la Commission des Communautés européennes a présenté une note sur « les options de la politique portuaire sur le plan de la Communauté » (doc. 16/VII/71), qui doit faciliter la prise de position du Parlement et des autres institutions communautaires, mais qui n'a pas été publiée.

Ces deux documents ont servi à l'élaboration du présent aperçu.

Malgré les efforts de la Commission et de l'Office statistique des Communautés européennes, pour pousser l'analyse plus loin, comme on l'a fait dans le présent aperçu, en faisant la distinction entre les différents modes de transport et les différentes régions en trafic intérieur, entre les régions de provenance et les régions de destination en trafic maritime, entre les sortes de marchandises et entre les pavillons des navires effectuant les transports, on n'a pas pu disposer de chiffres comparables, qui font même souvent défaut pour les ports d'un même pays. Aussi a-t-il fallu présenter séparément les chiffres disponibles pour chaque port. Il n'a malheureusement pas encore été possible d'établir des tableaux synoptiques. On peut toutefois espérer que les chiffres présentés permettront de se faire une idée de la situation des ports maritimes de la CEE, à partir de laquelle on pourra considérer, du point de vue politique, les problèmes qui se posent en matière de politique de trafic portuaire.

Les données disponibles sont présentées séparément pour chaque port, en commençant par Lübeck et en suivant les côtes de l'Europe dans le sens contraire à celui de la marche des aiguilles d'une montre. Il n'a pu être établi de tableaux comparatifs que pour quelques rares détails ou pour quelques chiffres globaux.

Votre rapporteur tient à souligner, une fois de plus, qu'il ne faudrait pas voir dans ce qui suit une sorte de manuel portuaire. Le présent aperçu ne prétend pas non plus à la rigueur d'une étude scientifique ou d'une étude réalisée par un office statistique. Son unique objet est de présenter, sous une forme claire, les éléments d'information que les différents ports ont mis à la disposition de la commission des transports du Parlement européen, afin qu'elle puisse se faire une opinion en connaissance de cause.

Ses lacunes sont nombreuses, bon nombre des tableaux qu'il contient, et qui ne sont d'ailleurs reproduits que sous toute réserve, présentent des chiffres qui ne sont pas comparables. Il ne faut y voir que des indications quant aux tableaux dont il serait intéressant de disposer pour porter un jugement politique sur la situation. Il convient de considérer les lacunes de nombre de ces tableaux et le caractère parfois hasardeux de certaines affirmations, comme une invitation aux autorités compétentes, notamment à la Commission des Communautés de Bruxelles et à l'Office statistique des Communautés européennes, à publier à bref délai des statistiques et des considérations plus sûres et comparables.

On ne tirera le profit voulu du présent aperçu que si l'on reste attentif à ces réserves.

PREMIÈRE PARTIE

LE TRAFIC AUX ENTRÉES ET AUX SORTIES DES PORTS MARITIMES DE LA CEE

La fonction primordiale des ports est de desservir leur arrière-pays. Si les ports peuvent maintenir leur position concurrentielle en dépit des fluctuations de la navigation et des marchés mondiaux, leur sort est lié, pour le meilleur et pour le pire, à la prospérité et aux difficultés de leur arrière-pays. L'arrière-pays de certains ports est exigu et parfois il se réduit à la ville portuaire elle-même ; il n'en reste pas moins que la première fonction d'un port est de desservir cet arrière-pays plus ou moins étendu.

De très rares ports, qui forment une catégorie particulière, sont avant tout des ports de soutage et de réparation desservant les grandes lignes de navigation. Dans la Communauté européenne, seuls les ports de Brest et de La Rochelle appartiennent vraiment à cette catégorie, à laquelle on pourrait éventuellement ajouter les ports purement maritimes et les ports de constructions navales, ces deux derniers types de ports n'ayant toutefois, il faut bien le dire, que de lointains rapports avec la politique des transports.

Un autre groupe de ports qui, après avoir joué un rôle important dans l'histoire, a presque entièrement disparu, est celui des ports de transbordement,

c'est-à-dire des ports servant uniquement au transfert de la cargaison d'un bâtiment de haute mer à un autre. Tel fut le cas de Marseille dans l'antiquité ou d'un port comme celui de Singapour au temps de sa splendeur, avant que Singapour ne devienne une ville industrielle. Certes, il n'est pas exclu que certaines innovations techniques, telles que les bateaux-citernes géants et les transports par « containers », provoquent une recrudescence des activités de transbordement, mais il semble bien que ce mode de transbordement se fera dans les ports traditionnels dotés d'un arrière-pays. Les raisons de commencer cette étude par celle du trafic avec l'arrière-pays gardent donc toute leur valeur.

Toute mesure prise par la CEE en matière de politique des transports peut se répercuter sur les relations entre les ports maritimes et leur arrière-pays. Une politique du trafic portuaire tenant compte des relations entre les ports européens et leur arrière-pays ne consiste pas uniquement en mesures spécifiques, mais suppose l'examen des répercussions possibles (par exemple l'apparition de distorsions de concurrence), sur la concurrence entre les ports maritimes, de toutes les mesures prises par la CEE dans le domaine des transports. Ce n'est que dans des cas assez rares que des mesures de politique commune des transports spécifiques devront être appliquées dans ce domaine.

Du point de vue de la politique du trafic portuaire, il faut, d'une part, veiller à ce que les mesures prises en matière de politique des transports, soit dans le cadre de l'organisation du marché commun des marchandises, soit en vue de l'organisation d'un marché commun des transports, n'aggravent pas la situation en matière de concurrence portuaire. D'autre part, la politique du trafic portuaire doit s'inscrire dans la ligne des principes d'organisation régissant la politique commune des transports.

Le problème se pose de la même façon en ce qui concerne la politique d'infrastructure, la politique tarifaire et même la politique fiscale à appliquer aux différents modes de transport, ainsi d'ailleurs que pour ce qui est des autres aspects de la politique commune des transports.

1. Les investissements d'infrastructure intéressant le trafic d'entrée et de sortie des ports maritimes de la CEE et leur importance du point de vue de la concurrence entre les ports

a) Voies de navigation intérieure

Si l'on veut étudier les infrastructures intéressant le trafic d'entrée et de sortie des ports, il est indiqué de commencer par le réseau fluvial, et ce pour la raison suivante :

La position concurrentielle d'un port est fonction de la richesse du réseau de voies de communication qui le dessert. C'est ainsi que, conformément à la loi selon laquelle le trafic attire le trafic, un port desservi par une voie de navigation intérieure recevra des marchandises qui auraient tout aussi bien pu être dirigées sur un autre port, mais qui se trouvaient sur le même navire que d'autres marchandises dont le transport doit se poursuivre par bateau de navigation intérieure. La question des

liaisons fluviales avec l'arrière-pays est donc très importante.

Étant donné que pour des raisons géographiques, il est impossible de doter tous les ports de liaisons fluviales avec leur arrière-pays — alors que des voies ferrées et des routes, on peut en construire partout — et que, de plus, les ports raccordés au réseau fluvial ne sont pas tous reliés à des centres industriels, on peut considérer qu'à cet égard, la position concurrentielle des différents ports est quasiment fixée une fois pour toutes.

LÜBECK

Le canal de Lübeck à l'Elbe, puis l'Elbe lui-même et le « Mittellandkanal » relie Lübeck à l'ensemble du réseau de voies navigables d'Europe occidentale. Cependant, en raison de la division de l'Europe, cette liaison ne présente actuellement qu'un intérêt assez limité. Le canal est accessible aux bateaux d'un tonnage maximal de 1 000 tonnes. Lübeck ne disposera d'une bonne liaison avec le réseau fluvial d'Europe occidentale que lorsque le canal latéral de l'Elbe (ou « Nordsüd-Kanal »), qui doit relier Geesthacht au « Mittellandkanal », sera terminé et lorsque la capacité du canal de Lübeck à l'Elbe et celle du canal latéral de l'Elbe auront été portées à 1 350 tonnes. Alors, seulement, Lübeck sera en mesure d'assumer pleinement son rôle d'accès de la Communauté aux régions baltiques.

Aucun des ports situés entre Lübeck et Hambourg n'est raccordé au réseau de voies de navigation intérieure. L'Eider est accessible aux bateaux de 600 tonnes, mais du point de vue du trafic, son importance est limitée.

KIEL

Le port de Kiel est accessible à la navigation fluviale par le canal de la mer du Nord à la mer Baltique. Le trafic à destination de Berlin et de la Ruhr n'est nullement négligeable.

HAMBOURG

La division de l'Allemagne et de l'Europe a fait perdre à Hambourg une partie considérable de son trafic intérieur par voie d'eau. Autrefois l'un des ports où les transbordements de navire de mer à bateau d'intérieur atteignaient le volume le plus élevé, Hambourg est à présent un port ferroviaire. Sa situation ne pourra s'améliorer que lorsque le canal latéral de l'Elbe sera terminé.

Les travaux de construction du canal latéral de l'Elbe, qui ont été entamés pratiquement en 1968, sont poursuivis activement, de sorte que l'on peut escompter pour 1975 la mise en service de ce canal. Cependant, Hambourg ne se trouvera relié au réseau de voies de navigation intérieure par une voie d'un gabarit suffisant que lorsque le « Mittellandkanal » sera, lui aussi, terminé.

La fin de la division de l'Europe ne rendrait d'ailleurs pas ce canal inutile. Il raccourcit et améliore considérablement la liaison fluviale avec Magdebourg et la Tchécoslovaquie et permet de faire l'économie de la canalisation de l'Elbe, laquelle serait extrêmement difficile. Il convient de noter qu'en raison de la division de l'Europe, la création du canal latéral de l'Elbe est pour Hambourg le seul moyen de conserver sa position de port mondial. Il

est évident qu'une fois ce canal terminé, la position concurrentielle de Hambourg se trouvera renforcée en Allemagne occidentale et que les ports situés plus à l'ouest, Brême, Amsterdam, Rotterdam et même Anvers, s'en ressentiront. L'achèvement du canal pourrait avoir pour effet de répercuter sur les ports situés plus à l'ouest, une partie des charges qui résultent pour Hambourg de la division de l'Europe.

BRÊME

Grâce à l'achèvement du canal côtier, en 1970, Brême se trouve doté d'une bonne liaison accessible aux bateaux de type européen de 1 350 tonnes. La « Weser » moyenne canalisée est accessible aux bateaux d'un tirant d'eau atteignant 2,30 m. Les travaux d'aménagement du « Mittellandkanal » sont en cours. Cependant, selon le programme du gouvernement, il faudra attendre 1985 pour que les bateaux du type européen pleinement chargés puissent également circuler sur ce canal. D'autre part, la Weser moyenne devrait également être approfondie. Bien que Brême soit principalement un port ferroviaire, il dispose également, à l'heure actuelle, de bonnes liaisons par voies navigables entre le port et l'arrière-pays. Brême est relié par le canal côtier et par la Weser moyenne et le « Mittellandkanal » au bassin du Rhin et au bassin de la Ruhr ainsi qu'avec le restant du réseau de voies navigables de l'Europe occidentale. De même, la Weser moyenne et le « Mittellandkanal » le relient à l'Elbe et aux voies navigables d'Europe orientale. Il existe entre Minden et Hannoverisch-Münden une liaison navigable autorisant, lorsque le niveau d'eau est suffisant, un enfoncement allant jusqu'à 2 m. Cependant, la Weser supérieure n'étant pas canalisée, les niveaux d'eau sont sujets à de fortes fluctuations. En vue d'assurer la liaison entre Hannoverisch-Münden et Kassel, un accord gouvernemental prévoit la canalisation de la Fulda inférieure, qui sera accessible aux bateaux de type européen. Les plans sont actuellement en voie d'élaboration.

WILHELMSHAVEN

Ce port ne dispose pas de raccordement propre au réseau de voies navigables. Les bateaux de navigation intérieure peuvent cependant atteindre l'Ems et la Weser par le « Wattenmeer ».

Il n'est pas prévu d'aménager le canal de l'Ems au golfe de Jade, qui est accessible pour l'instant aux bateaux de 250 tonnes environ.

EMDEN

Depuis que l'aménagement du canal de Dortmund à l'Ems est terminé, Emden est relié au réseau de voies navigables d'Europe occidentale par une voie accessible dans les meilleures conditions aux bateaux de 1 350 tonnes.

En outre, Emden est relié à la Weser par le canal côtier ou « Küstenkanal » (accessible aux bateaux de 1 000 tonnes à enfoncement limité et, moyennant le respect de certaines règles de navigation, aux bateaux allant jusqu'à 1 350 tonnes) et par la Hunte (1 350 tonnes), et se trouve en liaison avec le réseau de canaux du nord des Pays-Bas par l'Ems inférieur et la boucle de Watum.

DELFTZIJL

Delfzijl est relié à l'ouest des Pays-Bas et au Rhin par le canal de l'Ems, le canal Van-Starkenborgh, le canal Prinses-Margriet et le IJsselmeer. Ces canaux sont tous accessibles aux bateaux de 1 350 tonnes.

AMSTERDAM

Depuis l'achèvement, en 1952, du canal qui le relie au Rhin et qui est accessible aux plus grands des bateaux rhénans et aux autres bateaux de navigation intérieure, le port d'Amsterdam possède une liaison moderne avec le Rhin et se trouve ainsi en mesure de concurrencer les ports voisins dans le domaine du transport des marchandises pondéreuses. La construction de ce canal a fait d'Amsterdam un « port rhénan ». On procède actuellement à l'élargissement du canal, si bien qu'il sera à partir de 1975 accessible aux grosses unités de poussage.

ROTTERDAM

Le fait que la ville de Rotterdam, qui est située à l'embouchure de la plus importante voie d'eau du monde, soit également le plus grand port du monde, démontre que le raccordement au réseau de voies navigables demeure pour les ports, comme par le passé, un de leurs principaux atouts sur le plan de la concurrence.

FLESSINGUE

Flessingue possède une excellente liaison avec l'ensemble du réseau de voies navigables d'Europe occidentale. Ce port est raccordé aux mêmes voies navigables que Rotterdam et Anvers.

ANVERS

Anvers est relié à la Meuse par le canal Albert, lequel a été aménagé en vue de la navigation d'unités de poussage de 9 000 tonnes et dispose même, depuis la suppression du bouchon de Lanaye, d'une liaison avec la partie néerlandaise de ce fleuve. La réalisation d'un projet reconnu d'utilité européenne, la construction d'un canal reliant la Meuse au Rhin, renforcerait encore la position d'Anvers en tant que grand port de l'embouchure du Rhin. La construction de ce canal constituerait sans aucun doute, en dépit de la régression des transports charbonniers et indépendamment des conséquences que cette réalisation pourrait avoir sur le plan de la concurrence entre les ports, un des investissements les plus productifs dans l'intérêt de la navigation intérieure européenne. Cependant, la question de savoir si le canal passera par le territoire néerlandais ou s'il s'agira d'une entreprise exclusivement germano-belge n'a pas encore été réglée. Actuellement, le Rhin n'est accessible d'Anvers que par les eaux intermédiaires. Certes, la construction du canal Escaut-Rhin améliorera prochainement la liaison entre Anvers et l'embouchure du Rhin, mais pour importante que soit cette réalisation, elle ne saurait tenir lieu de liaison Meuse-Rhin et ne rendra pas celle-ci superflue. Il faut considérer ces deux canaux indépendamment l'un de l'autre, en ayant égard à leur rôle spécifique. Le « programme de mise au gabarit de 1 350 tonnes » du gouvernement belge prévoit également le raccordement d'Anvers, via Bruxelles, à la Sambre et au

bassin houiller wallon. L'Escaut doit être mis au gabarit de 2 000 tonnes entre Anvers et Gand et être rendu accessible aux bateaux de 1 350 tonnes entre Gand et la frontière française. Tous ces projets sont déjà en voie de réalisation. Est projetée également la construction d'un canal entre Gand et la rive gauche de l'Escaut, à Anvers, canal qui constituerait une liaison plus directe que la liaison actuelle entre ces deux ports maritimes.

GAND

Gand est situé au point de jonction de plusieurs canaux et fleuves qui sont reliés entre eux par le canal circulaire qui entoure la ville. Le tableau ci-après donne un aperçu des tonnages et des voies navigables actuels et futurs qui se réfèrent directement au port de Gand.

**Raccordements du port de Gand
aux voies de navigation intérieure**

(en t)

Réseau de navigation intérieure	Tonnages actuels	Développement futur des tonnages (en voie de réalisation ou en projet)
Canal maritime de Gand à Terneuzen	plus de 2 000	—
Canal de Gand à Bruges	600	2 000
La Lys	300	1 350
L'Escaut supérieur	300	1 350
L'Escaut maritime	600	2 000
Canal circulaire de Gand	2 000	—

Source : Stadsbestuur van Gent, Havendienst.

On peut prévoir sur la base de ce tableau que, à l'avenir, Gand aura une position très favorable dans le domaine de la navigation intérieure, mais il est nécessaire de faire quelques remarques au sujet de l'arrière-pays national et international.

En ce qui concerne tout d'abord la liaison avec le nord, le canal de Terneuzen à Gand constitue pour Gand un raccordement, par l'Escaut occidental, aux voies de navigation intérieure néerlandaises. De là il existe un raccordement vers le Rhin et les fleuves et canaux reliés au Rhin. Pour ce qui est du trafic rhénan, Gand est le quatrième port du Benelux.

Dans ce contexte, l'importance de la navigation de poussage ne cesse d'augmenter. A Terneuzen les unités de poussage peuvent se former en convois de six, par deux de front, à condition que les chalands possèdent les tonnages usuels sur le Rhin.

L'écluse de Terneuzen, qui fut mise en service le 19 décembre 1968, a les dimensions suivantes : 260 m de longueur, 24 m de largeur, 4,40 m de profondeur d'eau.

Pour ce qui est ensuite des liaisons avec le sud, l'aménagement de l'Escaut supérieur pour les bateaux jusqu'à 1 350 tonnes est particulièrement important pour le port de Gand, étant donné que cette voie d'eau constitue la liaison entre Gand et le Hainaut.

L'Escaut supérieur donne en outre accès aux canaux du nord de la France, région qui, pour ses activités d'importation et d'exportation, est particulièrement convoitée par Gand et par Dunkerque.

L'accord franco-belge du 25 octobre 1965 prévoit l'aménagement de part et d'autre de la frontière de l'Escaut supérieur. Toutefois, le début des travaux a été repoussé à plusieurs reprises par la France, bien que le canal entre Dunkerque et Denain ait été aménagé entre temps pour recevoir des bateaux de 2 000 tonnes. La brève distance qui sépare Valenciennes de la frontière belge est accessible uniquement aux bateaux de 300 tonnes et constitue donc un bouchon qui défavorise gravement le port de Gand.

La Commission de la CEE a reconnu l'intérêt européen du projet d'aménagement de l'Escaut et elle l'a inscrit à son programme. Avec la suppression du bouchon de Lanaye, l'aménagement du canal de Gand à Terneuzen et la mise en chantier du canal de l'Escaut au Rhin, les pays du Benelux ont comblé les lacunes les plus gênantes dans l'infrastructure des transports le long de leurs frontières intérieures. La France, l'Allemagne et le Luxembourg sont passés outre à leurs intérêts particuliers pour aménager en commun, pour le bien de tous, la Moselle. Les deux lacunes les plus graves qui subsistent dans le réseau européen de navigation aux frontières intérieures de la Communauté sont aujourd'hui l'absence du canal du Rhin à la Meuse et celle de l'aménagement de l'Escaut supérieur.

Le fait que, dans le cadre de l'élaboration du Quatrième Plan français, il n'ait pas été tenu compte de l'accord du 25 octobre 1965 et de l'aménagement de l'Escaut doit être considéré comme un échec de l'esprit communautaire et de la Communauté.

Pour ce qui est de la Lys, qui pourrait procurer à Gand une liaison supplémentaire avec le sud, à savoir avec les Flandres occidentales et le nord de la France, il faudrait également que la France fasse preuve de bonne volonté en respectant l'esprit du traité instituant la CEE. La Deule, accessible actuellement aux bateaux de 300 tonnes, constitue la liaison entre la Lys, Lille et Bauvin sur les bords du canal de Dunkerque à Denain. Jusqu'à présent, l'aménagement pour 2 000 tonnes n'a été projeté que pour le tronçon entre Bauvin, Lille et Wattrelos par le canal de l'Espierre. Conformément au plan français, on se propose d'atteindre l'Escaut par le canal de l'Espierre, mais on ne tient nullement compte des vœux de la Belgique, qui souhaiterait une liaison entre la Lys et Lille par le canal de la Deule, qui serait également conforme à l'intérêt de l'industrie française.

Enfin, il faut noter que la liaison de Gand avec l'est, c'est-à-dire avec la partie centrale et orientale de la Belgique, laisse à désirer, étant donné que l'Escaut maritime n'a pas encore été aménagé de façon uniforme : Gand-Termonde : 600 tonnes, Termonde-Baasrode : 1 350 tonnes et Baasrode-Tamise : 2 000 tonnes. Les bateaux qui dépassent 600 tonnes doivent passer de Gand par l'Escaut occidental et Anvers s'ils veulent atteindre Liège ou Bruxelles. Ce problème pourrait être résolu par l'aménagement de l'Escaut maritime et de la Nèthe inférieure ainsi que du canal de la Nèthe, étant donné que dans ce cas le raccordement au canal Albert serait achevé pour les bateaux de 2 000 tonnes ; une autre solution consisterait à construire un nouveau canal pour les bateaux de 2 000 tonnes, qui relierait le port de Gand

(Terdonk) à Tamise, ce qui exigerait également l'aménagement de la Nèthe. Cette seconde solution serait particulièrement intéressante, compte tenu des plans de développement d'Anvers sur la rive gauche de l'Escaut.

Du point de vue européen, il est surtout urgent de supprimer les bouchons à la frontière franco-belge.

En raison de son urgence et de son importance sur le plan européen, ce problème a été examiné d'une façon un peu plus approfondie.

L'amélioration de l'infrastructure des transports et la multiplication des voies de communication par eau sont indispensables à l'assainissement du bassin houiller de part et d'autre de la frontière franco-belge.

BRUGES-ZEEBRUGGE

Le port de Bruges disposera, lui aussi, lorsque le canal Gand-Bruges-Ostende sera terminé, d'un raccordement aux réseaux belge et européen de voies navigables, accessible dans les meilleures conditions aux bateaux de 2 000 tonnes. Les travaux d'aménagement sont en cours.

DUNKERQUE

La situation du port de Dunkerque se trouvera considérablement améliorée à la suite de la mise en service du canal de Valenciennes à Dunkerque, voie d'eau de grande capacité accessible aux bateaux de 1 350 tonnes. Cette nouvelle voie de communication améliorera la position concurrentielle de tout le bassin industriel du nord de la France.

Depuis l'ouverture du tronçon Dunkerque-Denain, la situation de la navigation intérieure à destination du port de Dunkerque s'est déjà considérablement améliorée. Des unités de poussage de 3 800 tonnes permettent le transport de minerais et de produits pétroliers vers l'arrière-pays immédiat.

Il n'a pas encore été possible d'atteindre Lille et Valenciennes (mais les travaux d'aménagement sont en cours).

On l'a vu plus haut, il n'a pas encore été possible jusqu'ici, même dans le cadre de la CEE, d'harmoniser les projets français et belges et de réaliser les liaisons frontalières avec l'Escaut et Lille (aménagement du canal de Roubaix, qui n'est accessible actuellement qu'aux bateaux de 280 tonnes et, du côté belge, du canal de l'Espierre, de même capacité — voir toutefois les remarques concernant Gand).

Dunkerque est relié à la région parisienne par le canal de Saint-Quentin (300 t) et le canal du Nord (700 t).

L'aménagement du canal de Valenciennes à Dunkerque a eu pour Dunkerque les mêmes effets que l'aménagement du canal de Dortmund à l'Ems pour Emden.

LE HAVRE-ROUEN

Depuis 1971, le gabarit qui a été donné à la Seine de son embouchure jusqu'à Montereau autorise la navigation sur ce fleuve d'unités de poussage de 5 000 tonnes, d'une longueur de 180 m.

Le groupe portuaire Le Havre-Rouen possède ainsi une très bonne liaison avec la région parisienne.

Les liaisons avec le Nord sont toutefois insuffisantes : en effet, si l'Oise a été aménagée jusqu'à Compiègne pour des bateaux de 1 350 tonnes, le canal du Nord n'est accessible qu'aux bateaux de 700 tonnes.

Cette constatation vaut également pour les liaisons avec l'Est et le Sud. Les ports de la Seine inférieure ont fondé une société d'étude pour les liaisons par voies de navigation intérieure entre la Seine et l'est de la France. Cette société a recommandé de créer une liaison qui, partant de Compiègne, suivrait l'Oise, la vallée de l'Aisne jusqu'à Berry-au-Bac, puis le canal de l'Aisne à la Marne jusqu'à Châlons-sur-Marne et ensuite jusqu'à la Meuse, qu'elle emprunterait d'Ambly jusqu'à Troussey pour suivre enfin le canal de la Marne au Rhin de Troussey à Tronard.

Les liaisons proposées entre le Rhin et le Rhône, et entre la Seine et l'Est peuvent donc être considérées comme complémentaires.

CHERBOURG

Pas de voies de navigation intérieure.

NANTES - SAINT-NAZAIRE

Abstraction faite de la navigation fluviale dans l'embouchure de la Loire, dont le volume a cependant atteint 4,6 millions de tonnes en 1966, le rôle de la navigation intérieure est nul, actuellement, pour ce qui concerne le port de Nantes - St-Nazaire.

BORDEAUX

Actuellement, c'est surtout le trafic de bateaux de navigation intérieure sur la Gironde qui intéresse Bordeaux. Il s'est chiffré, en 1966, par 4,7 millions de tonnes, les marchandises transportées étant principalement du sable, des graviers et des huiles minérales. En 1969, ce chiffre a atteint 5,8 millions de tonnes. Les transports de sable et de gravier de rivière s'effectuent en particulier sur la Garonne inférieure (en amont de Bordeaux) et sur la Dordogne inférieure (en amont de sa jonction avec la Garonne).

Le canal reliant Bordeaux à la Méditerranée et donc à l'ensemble du réseau français de canaux n'est accessible actuellement qu'aux bateaux de 160 tonnes au maximum. Toutefois, le canal latéral de la Garonne est actuellement modernisé (le tronçon jusqu'à Agen est en voie de construction) et sera bientôt accessible aux bateaux jusqu'à 350 tonnes. Ainsi, l'importance du trafic de bateaux de navigation intérieure augmentera surtout pour les exportations de céréales via Bordeaux.

MARSEILLE

Marseille est le seul port des régions sous-développées de l'ouest et du sud de la France qui ait une chance d'être un jour doté d'une liaison normale avec le réseau de voies navigables d'Europe occidentale. Il est donc appelé à devenir l'« Europort du Sud ». Certes il ne faudrait pas surestimer l'importance que pourrait prendre Marseille, sur le plan de

la concurrence, pour le bassin industriel du nord-ouest de l'Europe, mais il est certain que le raccordement de Marseille au Rhin, à la Moselle et à la Meuse aurait pour effet d'améliorer considérablement les chances de développement de la partie méridionale de la France. En outre, les échanges entre la Communauté et l'Afrique du Nord, la Méditerranée orientale et tous les pays situés au-delà du canal de Suez s'en trouveraient considérablement facilités pour ce qui est du trafic des marchandises pondéreuses (à l'exception du pétrole). Ce fait est d'autant plus important que Marseille est le seul port méditerranéen de la Communauté qui puisse être relié par voie d'eau au réseau de voies navigables d'Europe occidentale. Gênes, Venise et Trieste n'ont pas cette chance.

C'est à juste titre que la Commission de la CEE s'est déclarée favorable à l'aménagement prioritaire du canal Rhin-Rhône.

SAVONE

Les possibilités techniques d'un réseau de voies navigables sont actuellement à l'étude.

GÈNES

Des raisons géographiques s'opposent au raccordement de Gênes au réseau de voies de navigation intérieure.

Différents projets ont cependant été proposés pour un raccordement du port de Gênes au réseau de voies navigables du Pô. Il existe par exemple un projet de canal reliant Voltri à Ovada. Ces projets ont été rejetés jusqu'à présent plutôt en raison de leur coût élevé qu'en raison des difficultés techniques qu'ils pourraient présenter.

La solution envisagée actuellement est celle d'une liaison par téléphérique avec Acqui, située au bout de la voie d'eau entre Turin, Novara et Acqui. Ce projet a été récemment approuvé par les autorités compétentes.

LIVOURNE

Le « Canale dei Navicelli » relie le port de Livourne à Pise. Il est long de 18 km, large de 30 m et profond de 3 à 3,3 m.

CAGLIARI

Pour des raisons géographiques Cagliari est coupé des voies de navigation intérieure.

PALERME

Pas de voies de navigation intérieure.

NAPLES

Pas de voies de navigation intérieure.

VENISE

Par les voies de navigation qui mènent à Chioggia, Venise est accessible également pour les bâtiments de navigation intérieure. Cependant, le Pô ne permet que le passage de bateaux de 1 000 tonnes jusqu'à Mantoue, de 600 tonnes entre Mantoue et Crémone et de 300 tonnes entre Crémone et Plai-

sance, de sorte que les centres industriels véritablement intéressants de la plaine du Pô ne sont toujours pas accessibles par voie d'eau. Les projets de creusement d'un canal reliant le Pô au lac Majeur sont déjà fort avancés, et les problèmes techniques de cette entreprise sont pratiquement résolus. Soixante-quinze milliards de lires sont prévus au plan quinquennal pour la construction du canal de Milan à Crémone. La Commission de la CEE a déclaré ce projet d'intérêt européen. Le creusement du canal de Padoue à Venise doit être entamé prochainement.

Depuis quelques années, la navigation fluviale prend, pour Venise, une importance de plus en plus grande.

TRIESTE

Pour des raisons géographiques, il est impossible de doter Trieste de liaisons fluviales avec son arrière-pays. Elle est cependant reliée à Venise par un canal côtier accessible aux bateaux de 600 tonnes.

PÉNINSULE DES APENNINS

Pour des raisons géographiques, aucun des ports de la péninsule des Apennins ne peut être relié par voie d'eau à son arrière-pays ; il en va de même pour les ports situés dans les îles de Corse, de Sardaigne et de Sicile.

Résumé des observations relatives aux voies de navigation intérieure

La situation actuelle peut se résumer comme suit : parmi les grands ports, Brême, Emden, Amsterdam, Rotterdam, Anvers et Le Havre-Rouen, disposent de bonnes liaisons par voies de navigation intérieure avec leur arrière-pays. Pour des raisons géographiques, il n'est pas possible de doter du même avantage les ports de Gênes et de Trieste, ni les ports du sud de l'Italie. Lorsque les travaux d'aménagement de voies navigables actuellement prévus ou en cours d'exécution seront terminés, on pourra également ranger parmi les ports pourvus de bonnes liaisons fluviales, Lübeck, Hambourg, Gand, Bruges et Dunkerque ; une fois réalisées les liaisons entre le Rhin et le Rhône, entre le Rhône et la Moselle entre le Rhône et la Meuse, Marseille, pourrait aussi figurer au nombre des ports dotés des liaisons modernes avec leur arrière-pays. La situation des ports belges d'Anvers, de Gand et de Bruges devrait être considérablement améliorée par la réalisation de la liaison Rhin-Meuse, la canalisation de la Meuse française, la canalisation de la partie frontalière de l'Escaut et l'aménagement du canal de Roubaix.

b) Électrification des voies ferrées

Un port moderne doit disposer d'une liaison ferroviaire efficace avec son arrière-pays. Dans le domaine des relations ferroviaires, seule la traction électrique peut répondre aux besoins actuels. Aussi la politique commune des transports doit-elle tendre à doter de liaisons ferroviaires électriques tous les ports européens importants. C'est là une nécessité, tant pour les transports de marchandises pondéreuses que pour les transports de colis en grande vitesse et les transports de personnes.

LÜBECK et KIEL

Lübeck ne dispose encore d'aucune liaison ferroviaire électrique, pas plus d'ailleurs que Kiel ou Flensburg. Pour ce qui est de Lübeck, il est à espérer que l'aménagement de la ligne dite « Vogel-fluglinie » remédiera à cette situation. En ce qui concerne Flensburg et Kiel, des projets sont en cours d'élaboration, mais il n'est pas encore possible de dire quand on en arrivera au stade des réalisations.

HAMBOURG

Hambourg est relié à Hanovre, Minden et Brême, et de là, au bassin du Rhin et de la Ruhr, par des lignes de chemin de fer électrifiées.

BRÊME

Brême et Bremerhaven sont raccordés aux deux grands axes, l'axe sud (Hanovre) et l'axe ouest (bassin de la Ruhr) du réseau ferroviaire électrique. On prévoit également la prolongation du réseau électrifié au-delà de Hanovre, vers l'est, jusqu'à Brunswick.

WILHELMSHAVEN

Aucune ligne n'a été électrifiée.

EMDEN

Aucune ligne n'a été électrifiée. Toutefois, les liaisons non électrifiées qui existent dans la direction de la Ruhr et de la Sarre ont de grandes capacités. Depuis la dernière guerre, Emden n'a cessé d'aménager ses installations de manutention pour le trafic par voie ferrée puisque le transport de marchandises pondéreuses s'effectue de plus en plus par rail.

DELFTZIJL

Delfzijl ne possède aucun raccordement direct au réseau ferroviaire électrifié. Le trafic ferroviaire s'effectue sur trente kilomètres, jusqu'à Onnen, par locomotives diesel. Au-delà, la ligne est électrifiée.

AMSTERDAM et ROTTERDAM

Toutes les liaisons importantes sont électrifiées. Depuis quelque temps, le trafic se fait également par traction électrique vers Cologne et l'Allemagne occidentale.

FLESSINGUE

Toutes les liaisons ferroviaires importantes sont électrifiées.

ANVERS

Quelques-unes des liaisons ferroviaires les plus importantes d'Anvers sont électrifiées.

Sur la ligne Anvers-Gand l'électrification se poursuit actuellement depuis la mise en service de la nouvelle liaison de l'Escaut inférieur par le tunnel J.F. Kennedy.

La liaison avec Cologne s'effectue actuellement encore par la ligne électrifiée passant par Bruxelles-Schaerbeek et Liège. Il est prévu dans les projets belges d'électrifier prochainement la ligne Anvers-Hasselt-Lontzen.

La ville d'Anvers souhaiterait aussi que la liaison ferroviaire directe Anvers-Mönchengladbach soit remise en service et éventuellement électrifiée.

GAND

Bien que Gand dispose de liaisons ferroviaires électriques en direction de Bruges et de Bruxelles, la section Anvers-Gand-Courtrai n'est pas encore totalement électrifiée. La ligne à l'est de Gand est actuellement en voie d'électrification.

D'autres travaux importants pour le port de Gand seraient les suivants : électrification de la ligne entre Gand-Port de mer et la gare de triage Gand-Harelbeke ; électrification de la ligne Gand-Gérardsmont-Charleroi et de la ligne Gand-Audenarde-Tournai, le rail permettant de mieux desservir l'arrière-pays de Gand, le Hainaut.

BRUGES-ZEEBRUGGE

Le port de Bruges-Zeebrugge est raccordé électriquement à Ostende-Bruges, Zeebrugge-Bruges et Bruges-Bruxelles. La ligne ferroviaire en direction du sud (Courtrai, Lille) n'est pas électrifiée.

DUNKERQUE

Toutes les liaisons importantes sont électrifiées (Dunkerque-Paris et Dunkerque-Bâle par le Nord et la Lorraine).

LE HAVRE-ROUEN

La ligne de Paris est électrifiée.

CHERBOURG

La ligne Cherbourg-Caen-Paris servant au transport des marchandises est desservie par des locomotives diesel. Le transport de voyageurs s'effectue par turbo-trains.

NANTES et La ROCHELLE

L'électrification des lignes desservant ces ports n'est pas prévue. On utilise des locomotives diesel d'une puissance d'environ 1.400 CV. Le tronçon Le Mans-Paris est électrifié depuis longtemps.

BORDEAUX

Sont électrifiées la ligne de Paris, celle de la frontière espagnole et celle de la Pointe de Grave. La ligne Bordeaux-Montauban n'est pas encore électrifiée. On ne prévoit pas l'électrification des autres lignes.

MARSEILLE

Toutes les lignes importantes sont électrifiées.

SAVONE

Toutes les lignes sont électrifiées.

GÈNES

Toutes les lignes sont électrifiées. On travaille actuellement à l'établissement d'une ligne à double voie, entièrement nouvelle, entre Gènes et Vintimille.

LIVOURNE

Toutes les lignes sont électrifiées. Le raccordement ferroviaire du port est continuellement modernisé, il compte trois gares et quelque cinquante kilomètres de voies dans le port.

CAGLIARI

Le port de Cagliari est relié au réseau ferroviaire de Sardaigne qui n'est pas encore électrifié. Avec le réseau ferroviaire électrifié de la péninsule existe une liaison quotidienne par ferry-boat pour les voitures de chemin de fer allant de l'appontement de Golfo Aranci en Sardaigne jusqu'à Civitavecchia sur la péninsule. Le trajet par mer de 230 km est assimilé du point de vue tarif à 100 km de chemin de fer.

PALERME

Toutes les lignes ferroviaires importantes sont électrifiées.

NAPLES, VENISE et TRIESTE

Toutes les lignes ferroviaires importantes sont électrifiées.

Résumé des observations relatives à l'électrification des voies ferrées

Les raccordements ferroviaires des ports importants apparaissent maintenant comme satisfaisants. Pour certains ports moins importants (ports français de l'Atlantique), le volume du trafic ne semble pas, actuellement, justifier l'électrification.

c) Autoroutes

Du point de vue de leur position concurrentielle, il importe également que les ports maritimes soient facilement accessibles aux transports routiers internationaux. Pratiquement, il s'agit simplement de savoir si le port considéré est raccordé ou non à une autoroute. Aucun autre type de route ne répond plus aux exigences du transport des marchandises à longue distance. C'est pourquoi nous ne nous occupons, dans le présent chapitre, que des autoroutes.

LÜBECK

Depuis la mise en service du contournement de Hambourg par l'est, Lübeck dispose d'une liaison satisfaisante avec son arrière-pays d'Allemagne occidentale. L'achèvement de la « Hansa-Linie » (Brême-Osnabrück-Münster-Kamen) améliorera encore la liaison entre Lübeck et les bassins de la Ruhr et du Rhin. Jusqu'à présent, il n'existe pas d'autoroute Lübeck (Hambourg)-Berlin.

KIEL

Jusqu'ici, Kiel ne dispose pas d'une liaison satisfaisante avec les centres de production et de consommation de l'intérieur de la Communauté. La mise en service, prévue pour 1972, de l'autoroute du Schleswig-Holstein qui reliera Hambourg à Kiel et à Flensburg remédiera à cette situation. Suffi-

samment tôt pour les régates olympiques qui, en 1972, auront lieu à Kiel.)

HAMBOURG

Depuis la mise en service de l'autoroute Nord-Sud, Hambourg est reliée de façon satisfaisante à son arrière-pays d'Allemagne occidentale. Une autoroute Berlin-Hambourg est projetée, mais dans la situation actuelle, elle devra s'arrêter à la ligne de démarcation. La mise en service de la « Hansa-Linie » a doté Hambourg d'une liaison supplémentaire, plus rapide, avec les bassins de la Ruhr et du Rhin. L'achèvement de l'autoroute Hambourg-Kiel-Flensburg et la construction d'un deuxième tunnel sous l'Elbe ainsi que du contournement sud de Hambourg amélioreront encore le réseau de liaisons avec l'arrière-pays.

BRÊME

Si c'est Hambourg qui a dû attendre le plus longtemps son raccordement au réseau de voies navigables, c'est Brême qui a dû patienter le plus longtemps avant d'être relié au réseau d'autoroutes. En effet, l'autoroute Brême-Hambourg, une des plus anciennes, n'influe pas sur la position concurrentielle de Brême pour ce qui est des relations avec l'arrière-pays. La mise en service de la liaison autoroutière Brême-Walsrode, reliant le port à l'autoroute Nord-Sud et à l'autoroute Hanovre-Berlin, a marqué une étape plus importante. Il a fallu l'achèvement de la « Hansa-Linie » (Brême-Osnabrück-Münster-carrefour de Kamen) pour que Brême se trouve sur le même pied que les ports du Benelux, qui avaient été dotés beaucoup plus tôt de leurs raccordements à des autoroutes (Oberhausen-Emmerich et Aix-la-Chapelle-Liège). Les relations, entre, d'une part, la Westphalie orientale et la région peu industrialisée située au nord du « Mittelgebirge », et d'autre part, le port de la mer du Nord le plus proche nécessitent la réalisation d'une liaison Giessen-Brême via Bielefeld. Le ministère fédéral des transports a prévu cette liaison dans son programme de construction d'autoroutes 1971-1985. Les travaux de construction de l'autoroute Brême-Bremerhaven sont en cours.

WILHELMSHAVEN

Le raccordement de Wilhelmshaven au réseau d'autoroutes est projeté et partiellement déjà en construction.

EMDEN

Emden doit être raccordé à l'autoroute qui reliera la Ruhr à l'« Ostfriesland », mais on ignore toujours quand les travaux pourront être entamés. Il serait également intéressant pour Emden que soit construite une autoroute reliant Brême à Amsterdam par Groningue et le lac intérieur du Zuidersee, mais cette réalisation n'est pas envisagée pour l'instant.

DELFTZIJL

Delfzijl n'est pas encore raccordé à l'autoroute. D'après les plans de développement, Delfzijl et Eemshaven devraient être reliées avant 1985 au plus tard via Groningue au réseau d'autoroutes en direction de l'ouest, du sud et de l'est.

AMSTERDAM

L'aménagement du réseau périphérique d'autoroute d'Amsterdam est en cours. Pour le trafic portuaire, l'autoroute Amsterdam-Utrecht-Emmerich-Oberhausen en direction de l'Allemagne de l'Ouest est parmi les plus importantes de celles déjà mises en service.

ROTTERDAM

Grâce à la route à circulation rapide qui l'y relie, à Gouda, l'autoroute La Haye-Utrecht-Emmerich-Oberhausen constitue la principale liaison routière de Rotterdam.

En outre, Rotterdam est reliée à l'Allemagne, mais le dernier tronçon de cette route, compris entre Valburg et Babberich, n'est pas encore terminé. En direction du sud, il existe une liaison assimilable à une autoroute allant jusqu'à Anvers. Des projets prévoient la réalisation d'une liaison directe entre Rotterdam et la Ruhr, par le « Noord-Brabant » et le Limbourg.

FLESSINGUE

La première partie de l'autoroute allant de Flessingue à Bergen op Zoom a été ouverte à la circulation en décembre 1970 ; il est prévu d'achever en 1972 la deuxième partie allant de Goes à Bergen op Zoom. Flessingue possèdera de la sorte d'excellentes liaisons avec le réseau d'autoroutes d'Europe occidentale.

ANVERS

Grâce à l'autoroute Aix-la-Chapelle-Liège-Anvers, Anvers a obtenu une première liaison avec l'est de son arrière-pays.

Une liaison plus courte vers l'Allemagne, la E 3, est actuellement aménagée, qui conduit à Oberhausen via Turnhout, Eindhoven, Venlo et qui reliera directement la zone industrielle de la Ruhr avec Anvers.

L'autoroute E 39 via Hasselt et Heerlen, également en construction, constituera une liaison directe avec l'Allemagne.

L'autoroute circulaire autour de la ville d'Anvers est une section commune à la E 3 et à la E 10.

Les parties actuellement en construction de l'autoroute E 3 au sud d'Anvers offriront très prochainement une première liaison directe avec le nord de la France.

Une deuxième liaison avec la France existera grâce à l'aménagement de la E 10 (Amsterdam-Anvers-Bruxelles-Paris), déjà partiellement en voie d'exécution sur le territoire belge.

GAND

Le port de Gand possède un raccordement direct à l'autoroute E 3 et grâce à la section déjà achevée de E 3 avec l'embranchement situé entre la E 3 et la E 5 au sud-est de Gand.

La E 5 (Ostende-Bruxelles-Liège-Aix-la-Chapelle, etc.) représente une bonne liaison est-ouest.

L'achèvement de la section belge de la E 3 (Anvers-Lille), actuellement en construction, améliorera de façon sensible le trafic avec le nord de la France.

Pour le trafic avec le Hainaut, il n'existe actuellement aucun projet d'autoroute, mais un projet de route à circulation rapide dont les travaux sont déjà en cours d'exécution.

BRUGES-ZEEBRUGGE

Bruges est relié à l'autoroute Ostende-Bruxelles. Une autoroute reliant directement le port de Zeebrugge à l'autoroute Ostende-Bruxelles (E 5) est en construction.

DUNKERQUE

Deux sections de l'autoroute A 26 Lille-Dunkerque sont déjà achevées. Les travaux sont conduits de manière à être achevés fin 1972. A partir de Lille, existe un raccordement par autoroute avec Paris, la Belgique et l'Allemagne.

LE HAVRE-ROUEN

L'autoroute A 13 est terminée jusqu'à Rouen, de sorte que cette ville se trouve dotée d'une excellente liaison avec Paris. Le Havre sera sans doute relié fin 1972 à la A 13 à Pont-Audemer, avant la bifurcation pour Caen, par un embranchement dont la réalisation sera financée par l'État et par les instances locales intéressées et qui empruntera le pont de Tancarville.

La section du pont de Tancarville au Havre, qui formera une partie de la future autoroute A 15 Le Havre-Pontoise, sera réalisée dans le cadre du VI^e Plan.

CHERBOURG

Aucune autoroute.

LES PORTS FRANÇAIS DE L'ATLANTIQUE

Aucune autoroute.

MARSEILLE

L'autoroute Marseille-Paris-Lille est depuis octobre 1970 en service sur toute sa longueur.

Les autoroutes A 8 jusqu'à Nice et A 9 vers le sud-ouest sont en partie achevées (dates d'achèvement prévues, A 8 : 1974, A 9 : 1975). Le réseau routier dans la région de Marseille est actuellement aménagé grâce à des travaux considérables. Une autoroute de délestage reliera Fos à Salon et débouchera sur l'autoroute A 7. L'autoroute A 55 reliera Marseille à Fos (57 km). Le principal ouvrage de cette autoroute, le viaduc de Caronte, a été achevé à la fin de 1971.

SAVONE

Savone est relié par l'autoroute Savone-Fos-sano-Turin à son arrière-pays piémontais, et par l'autoroute Vintimille-Livourne avec le territoire côtier. Quand le dédoublement de l'autoroute entre Savone et Gênes sera terminé (par la construction de la liaison directe sur les sommets des promontoires côtiers), l'autoroute actuelle sera réservée au trafic entre ces deux points. L'autoroute Carcare-Acqui-Predosa, pour laquelle un contrat a déjà été conclu, jouera un rôle particulièrement important pour la liaison avec la partie orientale du Piémont.

et avec la Lombardie ainsi qu'avec les zones de développement industriel de Spigno et du Val Bor-mida.

GÈNES

Les liaisons par autoroute de Gênes avec l'arrière-pays sont déjà très bonnes actuellement, mais du fait de l'intensité du trafic, elles sont aménagées et partiellement doublées.

Sont achevées les liaisons Gênes-Milan-Chiasso avec la liaison de l'est, via Milan-Padoue-Mestre-Venise-Trieste, ainsi que la liaison vers Turin et vers le Val d'Aoste, via Savone-Ceva-Fossano.

D'une grande importance pour Gênes sont les sections d'autoroutes suivantes actuellement en construction : l'embranchement d'autoroutes de Tortona (passage direct de l'autoroute Gênes-Milan à l'autoroute Turin-Piacence) ; l'autoroute Piacence-Crémone-Brescia ; l'autoroute du Brenner, Vérone-Trente-Bolzano-Brenner, qui relie Gênes directement par autoroute à l'Autriche et à l'Allemagne, l'autoroute Savone-Vintimille qui relie directement Gênes à la France. Sont projetées les liaisons suivantes par autoroutes : Voltri-Alessandria-col du Simplon (le projet de l'ANAS a déjà été adopté, les travaux commenceront prochainement) ; le dédoublement de l'autoroute Gênes-Savone sur la section Multedo-Albissola ; construction d'une autoroute directe allant de Rivarolo à Vado en amont de l'autoroute actuelle Gênes-Savone ; construction d'une troisième liaison avec Milan entre l'autoroute du Soleil et l'autoroute actuelle Gênes-Serravalle-Milan, saturée en permanence par un trafic journalier moyen de 50 000 véhicules et des pointes de 75 000 véhicules ; l'autoroute Tigullio-Val de Taro, qui relierait l'autoroute actuelle Gênes-La Spezia avec la portion La Spezia-Parme qui se trouve en construction, ce qui permettrait de raccourcir considérablement la distance Gênes-Modène et, de ce fait, la route pour Bologne et le Brenner.

LIVOURNE

Livourne est relié au nord à l'autoroute de Gênes, et grâce à l'embranchement de Pise, à l'autoroute de Florence, et par là, à l'autoroute du Soleil.

Il serait particulièrement important pour Livourne que l'on pallie à l'absence d'autoroute entre Livourne et Civitavecchia (environ 230 km). Très utile aussi serait une liaison directe du port de Livourne à Florence. Cela permettrait des communications plus rapides avec l'arrière-pays, qui joue un rôle très important pour Livourne.

Est en projet l'autoroute de Livourne à Modène à travers les Apennins et qui représenterait avec la voie Modène-Brenner un axe nord-sud intéressant et qui relierait le port de Livourne avec l'Italie du Nord et l'Europe centrale.

CAGLIARI

En Sardaigne n'existe à proprement parler aucune autoroute ; toutefois la route à circulation rapide « Carlo Felice » traverse la Sardaigne sur toute sa longueur et relie le port de Cagliari avec Oristano et Sassari-Porto Torres. Les liaisons avec le centre de la Sardaigne (Nuoro) et avec la région minière d'Iglesias sont également assurées par des routes à circulation rapide. Sont en construction et en projet

deux routes à circulation rapide qui relieraient la zone portuaire de Cagliari et l'intérieur des terres de Sardaigne ainsi que la région du port pétrolier de Cagliari-Sarroch.

Un service quotidien de ferry-boat assure la liaison de Cagliari avec le réseau d'autoroutes de la péninsule (Gênes, Livourne, Civitavecchia, Naples) ainsi qu'avec la Sicile (Palerme).

PALERME

Les autoroutes suivantes sont actuellement en construction en Sicile : Palerme-Catane, Palerme-Messine, Palerme-Mazara del Vallo (avec des communications par routes à circulation rapide avec Trapani et Marsala) et Palerme-Agrigente. Ce réseau de routes à circulation rapide sera relié avec le port de Palerme par des voies d'accès directes, dont la construction est déjà envisagée, et pour lesquelles les travaux commenceront prochainement.

VENISE

Lorsque les autoroutes de Vérone au Brenner et de Padoue à Bologne, actuellement en construction, auront été mises en service, Venise — qui est déjà raccordée par autoroute à Milan — disposera de liaisons satisfaisantes avec son arrière-pays. La construction d'une autoroute supplémentaire de Venise à Rosenheim par Trévise, Belluno et Brunico est à l'étude.

TRIESTE

Lorsque l'ensemble autoroutier Trieste-Venise et Trieste-Udine sera terminé, Trieste sera relié de façon satisfaisante à son proche arrière-pays. Est en projet la prolongation de l'autoroute d'Udine à Tarvisio qui sera alors raccordée au réseau d'autoroutes autrichien (en direction de Vienne et de Salzbourg).

Le projet de construction d'un tunnel sous le col du Plächen est aussi très important pour Trieste.

Résumé des observations relatives aux autoroutes

Après achèvement des autoroutes qui sont actuellement en construction ou projetées, les ports allemands, néerlandais, belges et italiens disposeront de raccords routiers satisfaisants avec leur arrière-pays. Seule la France accuse un retard considérable dans la construction d'autoroutes, si bien qu'à cet égard, les ports français sont très désavantagés.

Pour ce qui est des pays autres que la France, il conviendrait de réaliser également la liaison Lübeck-Berlin et Hambourg-Berlin, la liaison entre Brême et la Westphalie orientale ainsi que les Pays-Bas, la liaison Rotterdam-Ruhr par le « Noord Brabant » et le Limbourg, l'achèvement de la transformation en autoroute de la route nationale néerlandaise n° 15 vers la frontière allemande, la liaison directe d'Oberhausen et d'Aix-la-Chapelle avec Anvers par le territoire néerlandais ainsi que les liaisons Anvers-Bruxelles-Paris et Anvers-Gand-Lille.

Pour les ports français, les autoroutes dont la construction serait le plus nécessaire sont les suivantes : Dunkerque-Lille, Le Havre-Rouen, Nantes-Paris, Bordeaux-Paris.

d) Oléoducs

L'importance de l'oléoduc pour la position concurrentielle des ports maritimes est différente de celle des autres modes de transport. Ne pouvant être utilisé que pour le transport d'un seul type de marchandises, le pétrole brut et les produits pétroliers, l'oléoduc échappe à la loi de la concentration du trafic. Le ou les oléoducs dont un port est équipé n'apporte à celui-ci que le trafic du pétrole brut et des produits pétroliers transportés par ces installations. L'attraction exercée sur d'autres trafics est extrêmement réduite. Ce phénomène est dû, en particulier, au fait qu'actuellement, les navires utilisés pour le transport des produits pétroliers sont, eux aussi, tous spécialisés et qu'un pétrolier n'apporte dans le port aucun autre produit.

LÜBECK, KIEL

Aucun raccordement d'oléoduc. (Un oléoduc assez court, utilisé pour le transport du brut, relie les champs pétrolifères de Heide, dans le Holstein, à Brunsbüttelkoog, sur l'Elbe, et au canal maritime du Nord-Est ; longueur : 32 km, diamètre : 250 mm. Il existe, sur le même parcours, une conduite pour le transport des produits finis ; longueur : 32 km, diamètre : 150 mm.)

HAMBOURG

Vers 1972-1973, le transport du brut de Wilhelmshaven à Hambourg devra être assuré par un oléoduc de quelque 140 km de longueur.

BRÈME

Pas d'oléoduc.

WILHELMSHAVEN

Partant de Wilhelmshaven, l'oléoduc du Nord-Ouest dessert le bassin de la Ruhr et Cologne. Il a une capacité de 22 millions de tonnes par an (384 km, 710 mm de diamètre). On prévoit de porter sa capacité à au moins 40 millions de tonnes par an. (Cf. également la remarque concernant Hambourg.)

EMDEN

Pas d'oléoduc.

DELFTZIJL

Il n'existe actuellement aucun oléoduc. Avec le développement ultérieur de l'industrie chimique, il est envisagé d'installer dans la région un ou plusieurs oléoducs pour produits pétroliers.

AMSTERDAM

Depuis 1968 l'approvisionnement d'Amsterdam est assuré par un oléoduc de 710 mm de diamètre, le reliant à l'« Europort » de Rotterdam.

ROTTERDAM

Un oléoduc relie Rotterdam (Pernis) à Venlo. Sa longueur est de 150 km, son diamètre de 24 pouces et sa capacité atteint 17,5 millions de tonnes de brut. Une canalisation de 24 pouces et de 45 km de longueur relie ensuite Venlo à un point situé au nord-est de Wesel et est raccordée à Wesel, à une canalisation de 16 pouces vers Gelsenkirchen. Un autre oléoduc partant de Venlo et se dirigeant vers le sud aboutit à Godorf, Wesseling et Rheidt (Siegkreis) en passant par Cologne. Il a 100 km de long et un diamètre de 24 pouces. De Rheidt, une autre canalisation de 24 pouces et de 160 km de longueur poursuit vers Raunheim (Francfort).

Il existe en outre, entre Rotterdam (Rozenburg) et Venlo, un oléoduc de 36 pouces, de 150 km de longueur et d'une capacité de 36 millions de tonnes. Au 31 décembre 1971, il existait dans la zone portuaire, 20 canalisations affectées au pétrole brut, aux produits pétroliers et à divers produits chimiques, d'une section variant de 2 pouces à 28 pouces.

Voir également les indications relatives à Amsterdam et à Anvers.

FLESSINGUE

Flessingue ne possède aucun oléoduc.

ANVERS

L'oléoduc Rotterdam-Anvers (RAPL) a été mis en service en 1971. Sa capacité qui est actuellement de 24 millions de tonnes par an, pourra être portée ultérieurement à 39 millions de tonnes. On envisage de construire à partir d'Anvers une dérivation desservant la raffinerie de Feluy.

GAND

Gand est le point d'arrivée d'un oléoduc partant de Zeebrugge et qui approvisionne en pétrole brut la raffinerie Texaco du port de Gand. Cet oléoduc de 20 pouces de diamètre possède actuellement une capacité d'environ 6 millions de tonnes par an. L'oléoduc ne fonctionne que dans une direction. Le départ de Gand des produits pétroliers s'effectue par bateaux qui ont un tonnage maximum de 60 000 tonnes.

BRUGES-ZEEBRUGGE

Comme il a déjà été signalé à propos de Gand, Zeebrugge est le point de départ de l'oléoduc conduisant à la raffinerie Texaco, située sur le canal Gand-Terneuzen. Depuis 1968, 5 millions de tonnes de pétrole brut par an sont transportées par ces oléoducs jusqu'à Gand.

DUNKERQUE

Il est envisagé de construire à partir de Dunkerque un oléoduc qui pourrait approvisionner en pétrole brut Valenciennes, le sud de la Belgique et le nord-ouest de l'Allemagne.

LE HAVRE-ROUEN

De ce port partent trois oléoducs : l'un destiné au pétrole brut aboutit à Couronne, les deux autres réservés aux produits pétroliers, à Paris. Leurs ca-

capacités respectives sont de 5 et de 3 millions de tonnes par an. Le Trapil a convoyé en 1969 quelque 7 millions de tonnes.

CHERBOURG

Il n'existe actuellement aucun oléoduc, il serait toutefois possible de procéder à une installation desservant la Seine-Maritime.

NANTES - SAINT-NAZAIRE

Pas d'oléoduc civil. Depuis le départ de France des troupes américaines, les oléoducs de l'Otan continuent d'être exploités, sur la base d'un traité spécial applicable en temps de paix. Le gouvernement français se réserve l'initiative des dispositions à prendre en cas de conflit armé.

BORDEAUX

Il y a un oléoduc de Parentis à Bec d'Ambès (115 km de longueur, 310/460 mm de diamètre). Un oléoduc de 50 km de longueur et d'un diamètre de 447 mm relie Verdon à la raffinerie Shell de Panillac. Une conduite destinée aux produits finis relie la raffinerie Shell de Panillac avec les stocks pétroliers de DPA à Bassens. Elle a 43 km de long sur 305 mm de diamètre. Une deuxième canalisation destinée aux produits finis relie les stocks de pétrole de DPA et les raffineries d'Esso et de Elf à Ambès avec les camps de DPA à Bassens. Cette canalisation a 17 km de longueur et 310 mm de diamètre. On envisage une canalisation pour produits allant de Bordeaux à Toulouse et qui aurait 200 mm de diamètre.

MARSEILLE

L'oléoduc sud-européen Lavéra-Strasbourg-Karlsruhe (782 km) est en service depuis 1962. Sa capacité actuelle est de 34,4 millions de tonnes par an. En 1980 elle sera portée à 100 millions de tonnes par an. Un embranchement vers la Suisse conduit à la raffinerie de Cressier. En 1969, le transport global se répartissait comme suit : raffineries françaises : 11,9 millions de tonnes, raffineries allemandes : 12,2 millions de tonnes et raffineries suisses : 2,5 millions de tonnes.

L'oléoduc Méditerranée-Rhône, qui a été mis en service en 1968, transporte des produits finis jusqu'à 41 dépôts. Sa longueur est de 610 km, le transport effectué en 1969 : 2,6 millions de tonnes.

En 1969 a été mis en service l'oléoduc Fos-Lavéra-Berre-Manosque (107 km). Il sert à transporter du pétrole brut et des produits finis dans les dépôts souterrains de Manosque. A l'achèvement des travaux en 1973 la capacité des stocks sera de 5 millions de m³.

Une conduite d'éthylène d'une longueur de 124 km, d'une capacité de 0,1 million de tonnes par an a été également mise en service en 1968 sur le parcours Lavéra-Berre-St-Auban.

Une canalisation de l'Otan va de Fos jusqu'à Londres.

Mentionnons au rang des projets de canalisations de transport un réseau de conduites de gaz qui partira du port de méthane à Fos, ainsi qu'une canalisation desservant la région des Alpes-Maritimes.

SAVONE

A l'ouest de Savone, à proximité de l'embouchure du torrent Quiliano sont situés, à une profondeur d'eau de 18 m, les appontements des grands pétroliers de l'oléoduc Quiliano-Trecate qui conduit 146 km plus loin à la raffinerie Sarpom à Saint-Marin de Trecate (capacité : quelque 3,5 millions de tonnes par an).

Un deuxième oléoduc de plus de 150 km conduit de Savone à la même raffinerie. L'appontement se trouve à 17 mètres de profondeur. (Cet oléoduc a une capacité moindre que celle de l'oléoduc précédemment cité.)

GÈNES

Gênes possède actuellement (fin 1969) six grands oléoducs de plus de 50 km de longueur : jusqu'à Rho, longueur 130 km, volumes de transport en 1969 : 3,2 millions de tonnes ; jusqu'à Aigle en Suisse, 450 km, 2,5 millions de tonnes ; jusqu'à Ingolstadt en Allemagne, 650 km, 7,5 millions de tonnes ; jusqu'à Pavie (Ferrare), 200 km, 5,2 millions de tonnes ; jusqu'à Crémone, 155 km, 2,8 millions de tonnes ; jusqu'à Lacchiarella, 108 km, 0,6 million de tonnes.

Un total de 32,4 millions de tonnes de pétrole brut comprenant le volume des oléoducs locaux et des oléoducs à plus courte distance a été chargé et déchargé dans le port de Gênes en 1969.

LIVOURNE

Début 1971 a été mis en service un oléoduc à pétrole brut de quelque 90 km de long reliant les grandes raffineries de la STANIC à Calenzano (Florence). Sa capacité est de 1,4 million de tonnes par an.

CAGLIARI

La zone du port pétrolier de Cagliari-Sarroch est reliée à la zone portuaire principale par trois canalisations de pétrole brut qui ont 15 km de longueur et une capacité annuelle globale de 500 000 tonnes.

Il est projeté de construire un grand oléoduc qui reliera le port pétrolier avec les centres d'industrie chimique qu'il est prévu d'implanter dans le centre de la Sardaigne.

PALERME

Pas d'oléoduc.

NAPLES

Pas d'oléoduc.

AUGUSTA

Un oléoduc d'une capacité de 3 millions de tonnes par an relie à Augusta les champs pétrolifères siciliens de Gela.

TRIESTE

L'oléoduc transalpin TAL, qui relie Trieste à Ingolstadt (sur le Danube), est entré en service en 1967, de sorte qu'Ingolstadt est approvisionné par trois ports méditerranéens. La conduite a actuellement une capacité de 35 millions de tonnes par an, qui sera ultérieurement portée à 54 millions de tonnes.

nes. L'embranchement de Würmlach vers Vienne est en service depuis août 1970. Il aura une capacité de 3,5 millions de tonnes par an.

Résumé des observations relatives aux oléoducs

Le développement du réseau d'oléoducs est un des phénomènes les plus révolutionnaires de l'évolution accélérée qui caractérise actuellement les transports. En l'espace de moins de 10 ans, il a été créé en Allemagne du Sud, le centre de raffinage d'Ingolstadt, relié à trois ports méditerranéens, et, en pleine région industrielle, à Gelsenkirchen et Wesseling, des installations de raffinage qui, malgré leur situation favorable au bord du Rhin, ne sont pas approvisionnées par voie d'eau, mais par des oléoducs partant de la mer du Nord. A Strasbourg, Karlsruhe et Mannheim, l'approvisionnement, dont le point de départ est à Marseille, se fait même en contournant complètement le Rhin. Il n'empêche que tous ces centres de raffinage sont situés à proximité de grandes voies navigables, d'une part, parce que, pour leurs débouchés éloignés, ils dépendent de la navigation intérieure, d'autre part, parce que les centres de consommation sont situés dans des régions desservies par les grandes voies navigables. Cela étant, l'oléoduc n'a pas modifié les structures économiques locales. On ne peut encore dire, à l'heure actuelle quelles seront les conséquences de la diminution du prix de l'énergie dans le sud de l'Allemagne. Du point de vue de la politique portuaire, il n'est pas sans intérêt de noter que les raffineries de Schwedt et de Leuna, en Allemagne de l'Est, ainsi que celles de Most, de Prague et de Pressburg en Tchécoslovaquie et de Szazhlombatta en Hongrie, sont reliées aux gisements pétroliers soviétiques par de gros oléoducs continents.

Pour ce qui est de la concurrence entre les ports maritimes, rappelons que la construction d'un oléoduc n'apporte aux ports, indépendamment peut-être de quelques mouvements de pétrole brut d'importance limitée, que le trafic assuré par ledit oléoduc, et qu'à la différence des routes, des voies ferrées et des voies fluviales, les oléoducs ne provoquent pas de concentration du trafic.

2. Les courants de trafic à l'entrée et à la sortie des ports maritimes de la CEE

a) Les courants de trafic considérés sous l'angle des modes de transport

La répartition entre les différents modes de transport du trafic d'entrée et de sortie de ports maritimes est évidemment fonction, avant tout, des investissements d'infrastructure, lesquels ont été étudiés au paragraphe 1. Cependant, il va de soi que la répartition du trafic n'est pas le reflet exact de l'infrastructure que constituent les chemins de fer, les voies navigables, les routes et les pipe-lines. Cette répartition dépend non seulement de la nature des marchandises mais aussi des modalités de l'offre de moyens de transport, quant à leurs tarifs, leur qualité, leur sûreté, leur régularité, etc. La politique européenne commune des transports joue donc, à cet égard également, un rôle important. La politique d'accès aux transports et l'harmonisation fiscale, sociale et technique influent sur la concurren-

ce entre les modes de transport desservant les ports maritimes, de même que la politique commune de coordination régit non seulement le trafic international, mais aussi le trafic intérieur des États membres. On fait parfois la distinction entre les « ports à desserte ferroviaire » et les « ports à desserte fluviale » selon la prédominance des modes de transport assurant le trafic entre les ports et leur hinterland, mais cette distinction n'est applicable que lorsque l'on compare deux ports entre eux. D'ailleurs, la répartition du trafic entre les différents modes de transport est soumise à des fluctuations considérables.

C'est ainsi que pendant des décennies, Brême fut considéré comme un exemple typique de port à desserte ferroviaire, tandis que Hambourg était considéré comme un port à desserte fluviale. Cependant, à la suite de la division de l'Allemagne et de l'Europe, la navigation fluviale perdait beaucoup de son importance pour Hambourg, alors qu'elle s'intensifiait à Brême, grâce à la canalisation du cours moyen de la Weser. Parallèlement, le trafic ferroviaire s'intensifiait considérablement à Hambourg, tandis qu'il était en régression à Brême. Quant aux transports par route, ils jouent un rôle bien plus considérable à Hambourg, d'une part, parce que la périphérie de ce port constitue une zone industrielle beaucoup plus importante que les environs de Brême et que, de ce fait, les transports à courte distance sont plus intenses au départ de Hambourg qu'au départ de Brême, et, d'autre part, parce que la concurrence des transports par route à destination des ports néerlandais est plus sensible à Brême qu'à Hambourg.

Ce n'est là qu'un exemple des fluctuations du rôle respectif des différents modes de transport, permettant d'illustrer le caractère relatif de la distinction rappelée ci-dessus.

Si, comparativement à Hambourg, Brême est un port à desserte ferroviaire, la part des transports par rail n'y est pas plus importante qu'à Gênes, où une bonne moitié du trafic est assurée par des véhicules automobiles, tandis qu'à Brême, la navigation intérieure et les transports routiers se partagent le trafic qui ne se fait pas par chemin de fer. Peut-on en conclure que par rapport à Gênes, Brême est un « port à desserte ferroviaire », et dire de Gênes que c'est un « port à desserte routière » ? Faut-il dire que Marseille ou Rotterdam sont des ports desservis par pipe-line parce que le transit d'huiles minérales brutes y est en progrès constant ? Il est manifeste que cette façon d'envisager les choses ne conduit nulle part.

L'analyse des chiffres suivants, relatifs aux différents ports, permettra de se faire une idée plus précise de la concurrence entre les différents modes de transport dans les ports européens.

Il n'existe malheureusement pas de statistiques comparables, de sorte qu'il convient de n'interpréter le tableau suivant qu'avec la circonspection voulue.

Notons encore en vue de la lecture du tableau que celui-ci n'indique aucun pourcentage de trafic global car il est inutile en l'occurrence de comparer des ports ayant quatre modes de transport avec des ports qui n'en possèdent que deux. On a donc choisi d'affecter du coefficient 100 le trafic par chemin de fer pour chacun des ports et d'exprimer l'indice des autres courants commerciaux par comparaison au rail.

Répartition par modes de transports du trafic entre les grands ports maritimes de la CEE et leur arrière-pays

1964-1970

(chemin de fer = 100)

Port	Année	Chemin de fer	Naviga-tion inté-rieure	Route	Pipe-line
Hambourg	1964	100	51	62	—
Hambourg	1968	100	81	85	—
Brême	1966	100	32	28	—
Emden	1966	100	82	.	—
Emden	1969	100	35	5	—
Ensembles des ports néerlandais	1966	100	900	198	118
Delfzijl	1969	100	112	411	—
Amsterdam	1966	100	650	73	—
Amsterdam	1969	100	326	48	—
Rotterdam	1966	100	2 014	154	702
Flessingue	1969	100	4 392	687	—
Anvers	1964	100	234	.	—
(trafic total)	1969	100	199	.	—
Anvers (seulement trafic international)	1965	100	735	29	—
Gand (seulement trafic international)	1966	100	1 301	153	—
	1969	100	903	94	—
Bruges-Zeebrugge	1970	100	34	?	320
Dunkerque	1966	100	29	61	—
Dunkerque	1968	100	30	32	—
Le Havre	1966	100	296	?	1 340
Le Havre (trafic d'entrée)	1968	100	106	129	5 529
Le Havre (trafic de sortie)	1968	100	159	123	235
Rouen	1966	100	132	?	—
Rouen	1969	100	200	200	—
Cherbourg	1969	100	—	694	—
Nantes-St-Nazaire	1969	100	3	398	3 083
Bordeaux	1966	100	11	175	—
Bordeaux	1969	100	20	233	—
Marseille	1965	100	11	152	500
Savone	1969	100	—	182	402
Gênes	1966	100	—	122	540
Gênes	1969	100	—	142	864
Cagliari	1969	100	—	875	125
Naples	1965	100	—	1 477	—
Naples	1969	100	—	2 195	—
Bari	1966	100	—	2 310	47 500
Venise	1966	100	30	127	—
Trieste	1965	100	—	94	—
Trieste	1970	100	—	125	980

Source : Chiffres calculés sur la base des annuaires statistiques publiés par les administrations portuaires et de renseignements communiqués par ces administrations ainsi que par diverses chambres de commerce.

Remarque : Il convient de souligner que ce tableau ne constitue qu'une simple juxtaposition indicative des données disponibles et il ne peut être question de garantir que les chiffres fournis pour les différents ports soient comparables.

Les chiffres indiqués pour les différents ports dans le tableau ci-dessus, ne sont pas comparables. C'est ainsi que pour les ports néerlandais, les chiffres donnés ne concernent que les transports internationaux, et que, pour Trieste, les chiffres relatifs au trafic routier ne tiennent pas compte des transports effectués au départ de cette ville sous le régime des TIR.

On peut toutefois conclure de ces chiffres que la position concurrentielle du transport par route par rapport au chemin de fer est plus forte dans les ports méditerranéens que dans les ports de la mer du Nord. D'autre part, la position des chemins de fer par rapport à la navigation intérieure apparaît comme remarquablement forte dans les ports allemands. La part minime des voies navigables dans le trafic intéressant Marseille démontre que ce port ne pourra devenir l'« Europort » du Sud que moyennant d'importants investissements dans le secteur des transports et un certain développement régional. Dans les ports néerlandais de moindre importance les voies navigables et la route font au chemin de fer une concurrence plus vive encore que dans les grands ports où les cours du trafic sont plus réguliers.

b) La structure régionale de l'arrière-pays et les ports maritimes

Nous avons déjà souligné que l'arrière-pays et sa structure régionale constituent, pour un port maritime, un facteur décisif. La concurrence que se font les ports dans tous les domaines, de l'infrastructure à la publicité, peut tout au plus susciter certains transferts, à l'exclusion de tout changement fondamental.

Étant donné la structure régionale actuelle de l'Europe, les ports les plus favorisés sont ceux qui se trouvent le plus près du triangle à l'intérieur duquel est concentrée l'industrie lourde de l'Europe du Nord-Ouest. On constate en effet, si l'on considère les différents groupes de ports, que cinq ports mondiaux, Hambourg, Brême, Amsterdam, Rotterdam et Anvers doivent leur importance à l'existence de ce centre d'industrie lourde.

Le groupe des ports situé dans le nord-ouest de la Communauté représente, à lui seul, une bonne moitié du trafic portuaire global. En outre, une partie du trafic portuaire méditerranéen se fait à destination de la région industrielle du nord-ouest de l'Europe. Cependant, il convient sans doute de rappeler que comme toujours dans la vie économique, il n'y a pas, à cet égard, simple rapport de cause à effet, mais interaction. Si les ports de la mer du Nord sont parmi les plus importants du monde en raison du fait que l'arrière-pays comprend la région industrielle du nord-ouest de l'Europe, inversement, le degré d'industrialisation de cette région s'explique, historiquement, par la proximité de ports de mer de grande capacité, desservis par un bon réseau de voies de communication. On peut encore souligner à ce propos que ce n'est pas pour rien que la révolution industrielle est partie d'un pays tel que la Grande-Bretagne, c'est-à-dire d'une puissance maritime.

Quelle modification des structures régionales peut-on prévoir pour les prochaines décennies ?

Les deux phénomènes de modifications structurelles les plus frappants qui s'accomplissent actuel-

lement consistent, l'un dans l'accroissement du nombre des entreprises sidérurgiques qui s'établissent à proximité des côtes, et l'autre dans l'augmentation du nombre de raffineries de pétrole établies à l'intérieur du continent. Le mouvement de l'industrie sidérurgique vers les côtes s'explique par la restructuration de l'approvisionnement de ces industries. Sur le plan de l'approvisionnement en énergie, le minerai d'outre-mer se substitue de plus en plus au minerai européen et le fuel, au charbon. Or, ces produits de substitution sont meilleur marché sur les côtes.

L'accroissement du nombre de raffineries à l'intérieur du continent tient au développement d'une nouvelle technique de transport, le pipe-line.

Constatation importante pour les ports de mer et pour leur position concurrentielle, d'une façon générale, l'industrie sidérurgique se rapproche des grands ports traditionnels et ne suscite qu'exceptionnellement la création de tout nouveaux ports côtiers, tandis que les raffineries de pétrole s'établissent à l'intérieur du pays, là où la consommation est la plus forte, c'est-à-dire dans les bassins industriels traditionnels. Cette double évolution n'entraîne donc pas, en fait, d'altération de la structure générale des régions économiques européennes.

Pour certaines productions modernes on constate une accentuation de la tendance à l'implantation des villes portuaires d'industries dont les produits finis sont transportés vers l'intérieur du pays. De même, les produits semi-finis provenant des pays en voie de développement sont transformés, de plus en plus, dans des entreprises côtières. D'autre part, on note une tendance à l'organisation de transports sans rupture de charge de l'intérieur d'un pays à l'intérieur d'un autre pays, par exemple par l'utilisation de containers, et cette tendance pourrait priver les ports maritimes de certaines de leurs fonctions.

Quelles que puissent être les modifications des facteurs techniques et économiques qui doivent intervenir, il ne faut pas perdre de vue que les concentrations de population dans les centres industriels traditionnels constituent un puissant facteur d'attraction, du fait qu'elles sont synonymes de concentration de la consommation, et aussi de concentration de l'offre de main-d'œuvre qualifiée.

Il ne faut donc pas s'attendre à un relâchement spontané des concentrations industrielles en Europe.

La politique régionale européenne commune modifiera-t-elle cet état de choses ?

La politique régionale commune, qui n'a malheureusement pas encore été mise en œuvre, vise à une meilleure répartition de la prospérité et au rattrapage des régions qui restent défavorisées.

Jusqu'à présent, la Communauté ne s'est guère employée, dans ce domaine, qu'à aider l'Italie à atteindre un objectif primordial : la faire participer au mouvement d'accroissement de la prospérité des régions nord de la CEE. Les progrès extrêmement rapides de l'économie italienne depuis 1958 prouvent que ce processus de rattrapage est déjà amorcé. Il est manifeste que ce développement spectaculaire de l'économie italienne est dû, ne serait-ce qu'indirectement, grâce au facteur psychologique qu'elle constitue, à l'existence de la Communauté économique. Cependant, dans les autres pays, on ne note aucun progrès des régions défavorisées par rapport aux riches zones industrielles et d'ailleurs en Italie

même, les régions du nord, déjà favorisées, progressent plus rapidement que celles du sud.

Dans un certain nombre de cas, il faut même conclure, en dépit de quelques progrès, à une aggravation du retard relatif aux régions sous-développées telles que le sud et l'ouest de la France, l'Italie méridionale et le nord-ouest ainsi que le sud-est de l'Allemagne. Il résulte de ces constatations qu'il n'est pas possible, dans le cadre de cette étude, d'étayer suffisamment par des chiffres, que la politique régionale européenne devra mettre tout en œuvre pour éviter une accentuation de l'écart entre les régions développées et les régions défavorisées. Rien n'annonce un déplacement spectaculaire qui n'apparaît d'ailleurs pas comme réaliste, des centres d'activité économique. On peut donc considérer comme acquis que dans l'ensemble, indépendamment de certaines modifications régionales, les structures de l'arrière-pays des ports maritimes resteront inchangées au cours de ces prochaines décennies.

Le processus de croissance économique s'effectue de l'intérieur vers l'extérieur, c'est-à-dire en partant des régions industrielles et en se déployant de manière concentrique en direction des régions moins développées. Les grandes voies de communication européennes constituent, à cet égard, des axes de croissance. Bien entendu, le Rhin est la plus importante de ces voies de communication et partant, le principal axe de croissance.

Les régions économiques que l'on dote d'une liaison avec le Rhin se trouvent considérablement favorisées sur le plan géographique et celles qui en restent privées subissent un préjudice considérable.

On pourrait croire que c'est là surestimer l'importance de la navigation intérieure, mais il n'en est rien. On constate, en effet, que lorsque la liaison entre une région industrielle donnée et le noyau industriel du nord-ouest de l'Europe est assurée par tous les modes de transport, chemin de fer, routes et voies navigables, non seulement cette région bénéficie d'un avantage quantitatif, mais de plus, elle accède à de nouvelles et multiples possibilités de combinaisons économiques.

On peut donc escompter de la réalisation de grandes voies de navigations telles que la liaison Rhin-Main-Danube et la liaison Rhin-Rhône, des effets très considérables.

La réalisation de ces grands travaux d'infrastructure entraînera, au cours des prochaines décennies, l'essor économique des régions situées en bordure de ces deux nouveaux grands axes de communications. Bien entendu, il ne pourra en aller ainsi que si l'expansion économique du bassin industriel du nord-ouest de l'Europe se poursuit.

En ce qui concerne les ports, on peut conclure de ces considérations que, pour un port comme Hambourg, son raccordement au réseau de voies navigables d'Europe occidentale est une nécessité vitale, car il est également vrai pour les ports que les réalisations de ce genre, non seulement constituent pour eux une amélioration quantitative, mais aussi leur ouvrent de nouvelles et multiples possibilités.

Ce sont surtout les ports situés entre Brême et Anvers et ces deux ports eux-mêmes qui bénéficieront de l'essor économique des régions situées le long du Rhin et des voies d'eau qui y aboutissent. Si ce développement régional débordait sur le sud et

le sud-est de l'Allemagne, les ports d'Italie du nord en profiteraient également, mais dans une mesure moindre que les ports de la mer du Nord, du fait que leur liaison avec ces régions de croissance potentielle n'est pas assurée par tous les modes de transport. Seule la réalisation du projet d'aménagement du projet Rhin-Rhône et le déclenchement d'un processus de croissance économique le long de cet axe de communication permettrait d'escompter une modification spectaculaire de la situation économique et de l'importance relative de ces ports. Dans cette éventualité, Marseille pourrait cesser d'être un port d'intérêt essentiellement régional pour devenir un grand port européen méridional. Toutefois, Marseille continuerait d'être défavorisée par rapport aux ports du nord-ouest de l'Europe, en raison de son grand éloignement de la principale zone de concentration industrielle ; de même les ports de Gênes, Venise et Trieste ne pourraient participer à cette croissance que dans la mesure où le leur permettraient les liaisons ferroviaires, routières ou par pipe-lines avec cet hinterland.

Pour ce qui est des ports français de l'Atlantique, leur développement paraît dépendre exclusivement de celui de leur arrière-pays immédiat. Certes, on a envisagé de faire de l'ensemble Nantes - Saint-Nazaire, la tête de ligne européenne du trafic rapide par containers entre les États-Unis et l'Europe, mais même si la conjonction navire porte-containers/chemin de fer le permettait, rien ne dit qu'il se produirait un transfert massif d'autres trafics au profit de cette relation. Il ressort de ce qui précède que les nouvelles techniques de transport empruntent dans une large mesure les anciennes voies. Ainsi Le Havre est-il devenu entre-temps le plus grand port de containers français.

D'autre part, il convient de souligner que l'aménagement des ports est appelé à jouer un rôle considérable dans le cadre des projets de développement régional. Il en va ainsi non seulement pour Cherbourg, mais aussi pour l'ensemble portuaire de Nantes - Saint-Nazaire et pour Bordeaux, mais également, par exemple, pour le port de Delfzijl, élément d'un projet néerlandais de politique régionale, pour l'aménagement d'un port à l'ouest de Marseille, sur la côte française de la Méditerranée, pour les ports de Corse, de la Sardaigne et de la Sicile, pour le groupe de ports Bari, Brindisi et Tarente ainsi que pour un grand nombre de ports de moindre importance.

Il résulte de ces considérations, ou plutôt de ces spéculations, que, d'une manière générale, on ne doit pas, semble-t-il, s'attendre à des modifications spectaculaires des positions relatives des grands ports maritimes.

Seul le port de Marseille pourrait faire exception. Toutefois, la transformation de Marseille en un « Europort » méridional impliquerait d'immenses investissements dans l'arrière-pays et, avant tout, l'aménagement de la liaison Rhin-Rhône, condition indispensable mais non suffisante du succès, car des investissements industriels seraient également nécessaires, si bien qu'il ne faut pas s'attendre à des changements sensationnels au cours de la décennie qui suivra la réalisation de la liaison Rhin-Rhône.

Avant d'en terminer avec ces considérations générales, il convient de souligner qu'une ouverture de l'Europe orientale au marché mondial se traduirait par des modifications structurelles de l'arrière-pays des ports et que, si Hambourg, Brême, Lübeck

et Trieste restaient soumis à la concurrence de Rostock, Stettin, Gdynia et Dantzig, sur la Baltique, et à celle de Fiume, sur l'Adriatique, ils ne recouvreraient pas moins leur hinterland « normal ».

c) L'aire d'influence des ports maritimes

On se représente souvent l'aire d'influence des ports maritimes comme une région nettement délimitée, mais cette conception est plus gênante qu'utile.

Tenter de définir l'aire d'influence d'un port déterminé, c'est déjà une entreprise presque sans espoir. L'aire d'influence, c'est-à-dire l'arrière-pays d'où proviennent les marchandises chargées dans le port en question et auquel les marchandises déchargées dans le port sont destinées, diffère d'une marchandise à l'autre. En outre, son étendue varie dans le temps.

L'aire d'influence est fonction non seulement des distances, de l'infrastructure des transports, des différences de prix de transport comparativement aux ports concurrents, mais aussi d'impondérables tels que les difficultés dues aux différences de langue, de l'habileté, parfois, d'un seul démarcheur en expéditions d'une société d'armement, de la publicité en général et, enfin, des préférences des affréteurs, souvent inspirées par la « fidélité au pavillon » ou la fidélité aux ports nationaux ; jouent également un rôle à cet égard, la rapidité des opérations de manutention, la nature et le nombre des départs de navires, l'existence de marchés de marchandises, d'agences de transport, de banques sur la place portuaire considérée, etc. Chacun de ces facteurs pouvant avoir une importance variable selon l'affréteur et aussi selon le type de marchandise, il faut bien reconnaître que l'aire d'influence d'un port ne saurait être délimitée que d'une façon très approximative. En outre, l'attraction des grands ports spécialisés dans l'accueil des unités de charge spécialisées peut jouer également dans ce domaine.

Ce qui apparaît comme totalement impossible, c'est de délimiter l'aire d'influence respective de deux ports. Il est exclu qu'on puisse en tracer les limites sur une carte géographique. D'ailleurs, il ne pourrait même pas s'agir d'une ligne de points équidistants. En règle générale, les aires d'influence de deux ports se recouvrent largement, même pour une seule et même marchandise. Ce phénomène tient non pas à des erreurs d'appréciation des affréteurs et des transporteurs en matière de coûts, mais au jeu des innombrables facteurs dont il a été question plus haut, qui déterminent le choix d'un port et qui influencent différemment les affréteurs.

Il ne faut pas oublier non plus qu'un affréteur qui fait passer toutes ses marchandises par un même port, renoncera à en détourner, à l'occasion, une partie vers un autre port, même lorsqu'il y aurait intérêt, tout simplement parce qu'il a pris l'habitude de confier ses expéditions à un transporteur déterminé.

Compte tenu de ces réserves, nous examinerons maintenant, dans la mesure où les chiffres disponibles le permettent, la situation des différents ports quant à leur aire d'influence.

LÜBECK

Le port et la ville de Lübeck sont situés à proximité de la ligne de démarcation. La division de

l'Allemagne a eu pour effet de couper Lübeck de son hinterland oriental. La concurrence des ports d'Allemagne de l'Est, dont l'aménagement a été poursuivi à un rythme extrêmement rapide, a été très sensible durant quelques années.

D'autre part, la concurrence des autres ports de l'Europe orientale pour ce qui est du trafic de transit est de plus en plus marquée. Si, dans les années à venir, la RDA continue d'être tributaire du port de Lübeck, par exemple pour ses importations de bois de sciage — l'aménagement du port de Rostock n'étant pas achevé —, l'importance de ce courant de trafic est toutefois appelée à diminuer d'une année à l'autre, l'Union soviétique s'engageant à son tour dans l'expédition du bois de flottage, dont le déchargement est par nature plus rapide. La concurrence des ports polonais, surtout en ce qui concerne le trafic en transit vers l'Autriche, marque un constant accroissement. On craint à Lübeck que le niveau peu élevé des salaires, mais aussi les prix des transports transitant par la Pologne et la Tchécoslovaquie, qui obéissent à des considérations d'ordre politique, auront pour effet de diriger sur Dantzig une partie importante du trafic en provenance ou à destination de l'Autriche.

L'hinterland de Lübeck se trouve également limité du fait que le trafic entre ce port et son arrière-pays d'Allemagne occidentale doit passer à proximité de Hambourg. Aussi Lübeck doit-il se spécialiser dans les transports à grande vitesse en provenance des côtes scandinaves de la Baltique. Cependant, ces transports sont dirigés bien au-delà du Land de Schleswig-Holstein, vers l'hinterland allemand et européen.

KIEL

Le fret qu'assure à Kiel son arrière-pays immédiat, c'est-à-dire le Schleswig-Holstein, est resté ce qu'il a toujours été dans le passé, à savoir insignifiant. Cependant, l'amélioration de ses liaisons avec son hinterland sud, amélioration consistant dans l'électrification de la ligne de chemin de fer Hambourg-Kiel et dans la réalisation d'une autoroute reliant ces deux villes, et, d'autre part, la signifi-

cation nouvelle que prend le facteur temps pour les expéditeurs qui disposent de lignes de ferry-boats vers la Scandinavie et qui peuvent recourir aux possibilités qu'offrent le système « roll-on-roll-off » et la containerisation, pourraient étendre la zone d'influence de Kiel dans son arrière-pays pour ce qui est du trafic avec les pays scandinaves.

HAMBOURG

Les structures du trafic de Hambourg avec son arrière-pays sont essentiellement caractérisées par la division de l'Europe. Les chiffres suivants, tirés d'un « Rapport sur la situation et les perspectives de développement du port de Hambourg » élaboré par l'administration centrale de l'économie et des transports de Hambourg, illustrent les conséquences de cette division :

- En 1936, le trafic marchandises de Hambourg à destination de son « arrière-pays oriental » se chiffrait par 7,2 millions de tonnes. En 1966, ce chiffre ne s'élevait plus qu'à 3,4 millions de tonnes ; le chiffre afférent à 1969 est de 3,6 millions de tonnes.
- En 1936, ce trafic représentait 33 % du trafic marchandises global ; en 1966, ce pourcentage n'était plus que de 9 % et en 1969, il était toujours au même niveau.

Il s'ensuit que Hambourg doit s'efforcer d'étendre son aire d'influence plus loin vers l'ouest qu'avant la guerre et, partant, accentuer la concurrence qu'elle fait aux ports de la mer du Nord et de la Manche.

HAMBOURG et BRÈME

Pour les ports de Hambourg et de Brême, on dispose d'une statistique concernant l'arrière-pays, établie selon des méthodes uniformes et permettant d'étudier la concurrence que se font ces deux ports dans l'arrière-pays. La limite entre les parties de l'arrière-pays où le trafic avec Hambourg l'emporte sur le trafic avec Brême, ou inversement, est nette et s'infléchit vers l'ouest au fur et à mesure que l'on s'éloigne vers le sud.

Exemple : répartition entre Hambourg et Brême du trafic en provenance de l'arrière-pays en 1965

(en milliers de t nettes)

Trafic se faisant principalement par Brême			Trafic se faisant principalement par Hambourg		
Au départ de	par		Au départ de	par	
	Brême	Hambourg		Brême	Hambourg
Brême	442,8	11,1	Hambourg	11,4	1 510,9
Basse-Saxe	1 155,3	995,8	Danemark	3,0	53,1
Hesse	238,4	121,5	Schleswig-Holstein	7,3	231,1
Rhénanie-du-Nord-Westphalie	2 388,4	882,9	Berlin	5,3	94,3
Rhénanie-Palatinat	66,8	60,6	Pologne	0,4	1,2
Sarre	153,9	50,0	Tchécoslovaquie	1,5	451,2
Belgique-Luxembourg	88,7	2,5	Bavière	152,9	199,0
France	2,0	2,0	Bade-Wurtemberg	110,7	191,4
			Suisse	17,1	32,9
			Autriche	88,8	246,6
			Italie	6,7	21,9
			Hongrie	0,3	44,0
			Yougoslavie	0,5	0,5

Source: Office statistique du Land de Hambourg: « Der Seeverkehr in Hamburg und in den Bremischen Häfen im Jahre 1966 », Hambourg, 5 mai 1967.

WILHELMSHAVEN

99 % du trafic portuaire de Wilhelmshaven portent sur le pétrole et le mazout. L'oléoduc nord-ouest sert à l'approvisionnement des raffineries qui s'y trouvent rattachées sur le Rhin ou dans la Ruhr. Le trafic restant ne revêt qu'une importance locale.

EMDEN

Pour ce qui est de la partie la plus importante de son trafic marchandises (il s'agit surtout de produits CECA, lesquels représentent, selon des estimations afférentes à 1965, 80 % du trafic total du

Arrivées et expéditions de produits CECA à destination ou en provenance des zones de trafic « Emsland et Oldenbourg » par voies ferroviaire et fluviale en 1965

(en milliers de t)

Région	Arrivées	Expéditions	Total
Schleswig-Holstein	1	1	2
Régions de la Weser			
moyenne et inférieure	7	26	33
Emsland-Oldenbourg	9	9	18
Autres régions de Basse-Saxe,			
Hesse du Nord	84	68	152
Rhénanie-du-Nord-Westphalie	2 138	5 771	7 909
Rhénanie-Palatinat	6	119	125
Hesse moyenne et méridionale	—	211	211
Sarre	2	1 321	1 323
Wurtemberg	—	2	2
Bavière	—	116	116
Belgique	18	1	19
Luxembourg	3	—	3
Pays-Bas	51	2	53
France	3	6	9
Italie	—	4	4
Total CECA	2 324	7 656	9 980
Pays tiers	—	4	4
Total	2 324	7 660	9 984

Source : Office statistique des Communautés européennes : « Transport de marchandises relevant du traité de la CECA en 1965 », Série transports 1967, n° 2.

port), l'arrière-pays d'Emden consiste essentiellement dans la région industrielle de Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Bien que les données statistiques reproduites ci-dessous ne portent pas sur le trafic portuaire, mais sur l'ensemble du trafic par voie terrestre des zones de l'Emsland et d'Oldenbourg, on peut admettre qu'elles donnent une idée assez exacte de la situation, car le trafic de ces zones intéresse certainement dans une très forte proportion le trafic portuaire d'Emden.

DELFTZIJL

Les marchandises importées par le port de Delfzijl sont essentiellement destinées aux industries locales situées dans le nord et l'est des Pays-Bas. Delfzijl revêt essentiellement le caractère d'un port industriel et régional. Son hinterland, assez vaguement délimité, tend à s'élargir.

AMSTERDAM et ROTTERDAM

Pour Amsterdam et Rotterdam, on dispose de statistiques comparables. Le tableau ci-après indique les chiffres globaux du trafic par chemin de fer, par voie navigable et par route entre ces deux ports et les douze pays d'Europe les plus importants. Une constatation s'impose, c'est qu'il n'y a pas de répartition du hinterland entre les deux ports. Si le trafic portuaire de Rotterdam en provenance ou à destination de la France et de l'Espagne est, comparé à celui d'Amsterdam, supérieur à la moyenne, il reste que le trafic en provenance de l'union économique belgo-luxembourgeoise, qui est, elle aussi, située au sud de ces deux ports, néglige Rotterdam lorsqu'il se fait à destination d'Amsterdam, dont la position est malgré tout, dans cette zone, relativement forte.

La tendance qui prévaut semble être que le trafic entre Rotterdam et l'Allemagne est relativement plus intense qu'entre Amsterdam et ce même pays, mais que c'est l'inverse qui est vrai pour ce qui est du trafic avec les autres pays situés à l'est des Pays-Bas. Nous n'avons pas à examiner ici si cet état de choses est dû exclusivement au fait que

Répartition entre Amsterdam et Rotterdam du trafic d'hinterland international (chemin de fer, navigation intérieure, route)

Pays d'origine et de destination	1966			1969		
	Amsterdam 1 000 t	Rotterdam 1 000 t	Rapport Amsterdam Rotterdam en %	Amsterdam 1 000 t	Rotterdam 1 000 t	Rapport Amsterdam Rotterdam en %
Union économique belgo-luxembourgeoise	1 005	4 869	21	1 183	8 503	14
France	289	2 671	11	380	3 964	10
Espagne	5	71	7	6	105	6
Danemark	8	39	21	9	78	15
Allemagne de l'Ouest	5 769	39 378	15	9 190	51 702	18
Suisse	349	1 727	20	324	2 062	16
Autriche	59	147	40	50	172	24
Italie	142	295	48	157	476	33
Allemagne de l'Est	15	73	21	23	112	20
Pologne	19	14	131	15	26	59
Tchécoslovaquie	20	73	27	28	86	33
Hongrie	10	31	32	8	39	20
Total des douze pays	7 680	49 388	16	11 373	67 415	17

Remarque : Le trafic d'hinterland intérieur des Pays-Bas est important, mais pour des raisons de technique statistique, son volume n'a pu être défini exactement.

Source : Chiffres établis d'après la statistique mensuelle du trafic maritime international (doc. 1966) de l'Office central de statistique «Centraal Bureau voor de Statistiek» à La Haye (1967).

Rotterdam assure le transport des pondéreux de la Ruhr, alors qu'Amsterdam s'est plutôt spécialisé dans le transport des marchandises emballées et que son trafic des marchandises en vrac ne s'est guère développé qu'au cours des deux dernières décennies.

ANVERS

Il résulte du tableau ci-après que la République fédérale est le principal client étranger du port d'Anvers. En 1969, le volume du trafic global vers les Pays-Bas et la France était sensiblement égal. On pourrait croire que les bassins industriels de Lorraine et du nord de la France expédient leurs produits exclusivement par le port français tout proche de Dunkerque, mais il n'en est rien. En dépit des mauvaises conditions de navigation par voie d'eau entre la Belgique et la France, la navigation fluviale occupe une part importante du trafic du port d'Anvers, en provenance ou à destination de France. Toutefois, en 1965, près de la moitié des marchandises provenant de France et embarquées à Anvers, soit 1,7 million de tonnes sur un total d'environ 3,6 millions de tonnes, étaient acheminées vers Anvers par le Rhin. Bien entendu, les transports fluviaux néerlandais à destination d'Anvers n'empruntent pas le Rhin, mais le trafic allemand à destination de ce port se fait à 100 % par le Rhin et il en va de même pour la Suisse.

La route, quant à elle, assure le transport d'un tonnage considérable de marchandises entre la France et Anvers. L'accroissement, entre 1966 et 1969, du trafic ferroviaire avec l'Allemagne occidentale et la France mérite, lui aussi, d'être signalé.

Le Trafic entre le port d'Anvers et les différents pays de son hinterland (1966 et 1969)

(en milliers de t)

Pays	Trafic fluvial		Trafic ferroviaire		Trafic routier	
	1966	1969	1966	1969	1966	1969
Trafic intérieur de l'union économique belgo-luxembourgeoise	18 197	18 292	11 806	15 063	—	—
Pays-Bas	3 789	4 617	74	79	695	1 021
Allemagne de l'Ouest	6 788	7 135	252	597	467	911
France	3 521	3 296	959	1 540	618	954
Suisse	1 053	1 072	98	147	24	33

Source : Algemene Directie van het Havenbedrijf, Anvers.

GAND

Le trafic international entre le port de Gand et les différents pays de son hinterland (1966 et 1969)

(en milliers de t)

Pays d'origine et de destination	Trafic fluvial		Trafic ferroviaire		Trafic routier		Total trafic	
	1966	1969	1966	1969	1966	1969	1966	1969
Pays-Bas	1 890	3 240	36	13	199	336	2 125	3 589
Allemagne de l'Ouest	1 153	2 039	56	191	110	221	1 319	2 451
France	1 105	2 294	214	650	211	333	1 530	3 277
Suisse	20	32	13	13	7	11	40	56
Autres pays	569	1 891	45	184	32	85	646	2 160
Total	4 737	9 496	364	1 051	559	986	5 660	11 533

Source : Stadsbestuur van Gent, Havendienst.

Il ressort du tableau ci-dessus que le trafic avec le hinterland de Gand couvre l'ensemble du centre industriel d'Europe occidentale. Les transports en provenance ou à destination de l'Allemagne (régions de la Ruhr et de la Moselle, Sarre) qui empruntent le Rhin sont importants ; il en est de même du trafic avec la France (Alsace et Lorraine). Dans le nord de la France, l'aire d'influence de Gand s'étend jusqu'à Paris. Avec la France, en particulier, les relations ferroviaires sont intenses (voir les observations concernant l'insuffisance des conditions de navigation par voie d'eau à la frontière belgo-française). Pour ce qui est des transports routiers, les Pays-Bas et la France sont en tête avec des chiffres sensiblement égaux (1969), bien que le trafic par route avec

l'Allemagne marque également un accroissement considérable.

DUNKERQUE

Le tableau ci-après met en lumière l'importance des diverses régions économiques françaises pour le trafic du port de Dunkerque.

Dans les importations, les régions limitrophes sont largement prépondérantes ; les exportations, au contraire, sont caractérisées par un éventail régional plus large.

D'une manière générale, on peut cependant noter que le trafic du port de Dunkerque est orienté vers les régions du Nord, de la Lorraine et de Paris.

**Répartition nationale du trafic d'hinterland du port de Dunkerque
(1965 et 1969)**

(en milliers de t)

Région ou groupe de régions	1965		1969	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Nord	9 249	2 372	12 868	1 973
Picardie	37	201	137	250
Champagne	5	87	6	106
Lorraine	550	403	681	402
Alsace	3	17	3	16
Région parisienne	625	570	420	121
Rapport six régions du nord-est/territoire national	(99 %)	(97 %)	(99 %)	(96 %)
Haute-Normandie, Basse-Normandie, Bretagne	17	21	17,4	22
Pays de la Loire, Centre, Bourgogne, Franche-Comté	13	22	10	36
Poitou-Charentes, Limousin, Auvergne, Rhône-Alpes	16,1	10,8	14,5	19
Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc, Provence-Côte d'Azur, Corse	8,2	49	7	51
Total	10 523,3	3 762,8	14 163,9	2 996

Source : Chiffres établis d'après les statistiques fournies par le port autonome de Dunkerque.

LE HAVRE

On ne dispose de statistiques sur la répartition régionale du trafic entre le port du Havre et son arrière-pays qu'en ce qui concerne la navigation intérieure. Les chiffres ci-après ne sont donc pas représentatifs de la structure de l'hinterland de ce port. Il en résulte néanmoins que le trafic par voie de navigation intérieure intéressant ce port ne touche que la Normandie, toute proche, et le Bassin parisien. La navigation fluviale vers les régions qui ne sont pas desservies directement par la Seine est extrêmement réduite.

**Trafic fluvial entre Le Havre
et les différents régions de son hinterland**

(en milliers de t)

Région	1966	1968
Région parisienne	3 015	3 200
Normandie	2 513	1 667
Picardie	236	289
Champagne	166	162
Bourgogne	72	60
Centre	51	41
Rhône-Alpes	9	—
Alsace	8	5
Nord	5	2
Lorraine	4	7
Pays étrangers	8	6
Total	6 088	5 439

Source : Port autonome du Havre, Annuaire statistique.

ROUEN

Dans l'ensemble, le trafic du port de Rouen, où le volume des entrées et celui des sorties sont sensiblement égaux, n'intéresse que trois régions : la Haute-Normandie et les régions limitrophes, la région parisienne et le Centre.

Répartition régionale du trafic de l'hinterland du port de Rouen en 1969

(en milliers de t d'après les statistiques douanières)

Région ou groupe de régions	Entrées		Sorties	
	1 000 t	%	1 000 t	%
Haute-Normandie	4 040	80,0	3 087	57,0
Région parisienne	659	13,0	927	17,0
Centre	61	1,2	1 171	21,6
Nord	60	1,2	10	0,2
Picardie	50	1,0	53	1,0
Champagne, Lorraine, Alsace	83	1,7	61	1,1
Basse-Normandie et Bretagne	13	0,3	32	0,5
Pays de la Loire, Bourgogne, Franche-Comté	21	0,4	47	0,9
Poitou-Charentes, Limousin, Auvergne, Rhône-Alpes	45	0,9	28	0,4
Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc, Provence-Côte d'Azur, Corse	8	0,1	9	0,1
Total	5 040	100,0	5 424	100,0

Source : Port autonome de Rouen.

CHERBOURG

Le trafic du port de Cherbourg se limite essentiellement aux régions limitrophes.

Répartition régionale du trafic d'hinterland du port de Cherbourg en 1969

Région	Trafic en milliers de t
Normandie	96
Bretagne	33
Picardie	3
Autres régions	15
Total	147

Source : Département de la Manche.

NANTES - SAINT-NAZAIRE

L'arrière-pays de Nantes - Saint-Nazaire, qui comprend surtout le bassin de la Loire (région Pays de la Loire), s'étend également à la région parisienne ainsi qu'au Sud-Ouest.

Répartition régionale du trafic d'hinterland du port de Nantes-Saint-Nazaire en 1969

(en milliers de t)

Région	Voies ferrées	Routes	Navi- gation fluviale	Pipe- line	Total
Pays de la Loire	214	759	6	7 062	8 041
Centre	4	10	—	—	14
Région parisienne	3	86	—	—	89
Bretagne	3	28	—	7	38
Normandie	3	3	—	—	6
Poitou-Charentes et Aquitaine	1	6	—	—	7
Autres régions	1	22	—	—	23
Total	229	914	6	7 069	8 218

Note : Ces chiffres sont extraits des statistiques douanières. C'est pourquoi ils ne contiennent pas les données relatives au trafic de la navigation côtière française, ni ceux concernant le trafic du port pétrolier américain d'Arceau.

BORDEAUX

Il ressort du tableau ci-après que l'hinterland régional de Bordeaux est plutôt restreint. Indépendamment du mouvement de marchandises intéressant la région dont la ville de Bordeaux elle-même fait partie, tous les autres chiffres sont insignifiants. Le chiffre de 20 000 tonnes n'est dépassé que pour les régions limitrophes du Poitou-Charentes, du Limousin, de l'Auvergne et du Midi-Pyrénées. Au cours de ces dernières années, ce trafic s'est sensiblement accru, dépassant 500 000 tonnes en 1969. Toutefois, il n'existe plus de mouvement de marchandises intéressant un arrière-pays plus éloigné. La Région parisienne fait exception : elle est la seule région éloignée pour laquelle le chiffre du trafic d'hinterland de Bordeaux atteint un niveau plus élevé.

Répartition régionale du trafic d'hinterland de Bordeaux

(en milliers de t)

Région	1965	1969
Aquitaine	5 002	5 975
Midi-Pyrénées	184	303
Languedoc	13	6
Poitou-Charentes	77	127
Limousin	39	43
Auvergne	34	51
Rhône-Alpes	6	12
Provence - Côte d'Azur	5	7
Bretagne	1	6
Pays de la Loire	11	13
Centre	9	39
Bourgogne	—	1
Franche-Comté	6	5
Basse-Normandie	1	1
Haute-Normandie	9	4
Paris	119	117
Champagne	—	1
Picardie	—	—
Nord	2	1
Lorraine	4	2
Alsace	5	1

Source : Port autonome de Bordeaux, hinterland du port de Bordeaux, importations et exportations.

MARSEILLE

Les données statistiques relatives au trafic entre Marseille et son arrière-pays sont particulièrement intéressantes, car elles révèlent, si l'on néglige le trafic pétrolier, le peu d'extension de l'arrière-pays de ce port méditerranéen.

Quant au trafic d'hinterland avec l'étranger, Marseille n'est en concurrence avec d'autres ports que pour ce qui est de la Suisse. A l'heure actuelle, son arrière-pays se limite, en fait, au quart sud-est du territoire français. Son trafic d'hinterland ne dépasse les 800 000 tonnes (pipe-lines exclus) que pour la Provence, la Côte d'Azur, la région Rhône-Alpes, l'Auvergne, le Languedoc et la Suisse. Un autre groupe de régions, comprenant le Midi, les Pyrénées, la Bourgogne, Paris, la Franche-Comté, la Lorraine et l'Alsace, se caractérise par des chiffres situés entre 200 000 tonnes et 500 000 tonnes. Pour toutes les autres régions françaises et tous les autres pays de son hinterland, les chiffres du trafic de Marseille sont inférieurs à 50 000 tonnes. Le tableau ci-après fait apparaître une fois de plus le peu d'importance relative de la navigation fluviale. Il n'empêche que Marseille, bien que privé de liaison Rhin-Rhône et d'autoroutes, s'est assuré de bonnes positions dans trois régions du nord, à savoir la Région parisienne, l'Alsace et la Lorraine, ce qui paraît confirmer l'hypothèse selon laquelle Marseille pourrait renforcer sensiblement sa position concurrentielle par rapport aux ports de la mer du Nord et de la Manche, si l'infrastructure de son arrière-pays était améliorée.

**Trafic entre les ports de Marseille
et les différentes parties de son hinterland en 1965**
(en milliers de t)

Région/Pays	Voie fermée	Route	Navi- gation fluviale	Total
Italie	18	2	—	20
Provence- Côte d'Azur	525	4 511	166	5 302
Rhône-Alpes	2 130	800	464	3 394
Languedoc	73	1 579	33	1 685
Suisse	813	89	—	902
Franche-Comté	212	51	—	263
Bourgogne	452	47	—	499
Auvergne	372	799	—	1 171
Midi-Pyrénées	172	53	—	225
Aquitaine	25	4	—	29
Limousin	15	18	—	33
Centre	26	10	—	36
Région de Paris	92	181	—	273
Champagne	14	11	—	25
Lorraine	254	26	—	280
Alsace	214	40	—	254
Allemagne	40	4	—	44
Poitou-Charentes	5	19	—	24
Pays de la Loire	5	18	—	23
Bretagne	3	20	—	23
Basse-Normandie	6	17	—	23
Haute-Normandie	7	18	—	25
Picardie	2	20	—	22
Nord	22	—	—	22
Autres pays	19	2	—	21
Total	5 516	8 339	633	14 488

Source : Estimation de l'administration du port autonome, commu-
niquée par lettre du 19 mai 1967.

Remarque : Le total doit être majoré de 6,251 millions de tonnes pour
l'équipement naval, les réexportations, etc., et de 27,7 millions
de tonnes pour les transports par pipe-lines, venant s'ajouter
au trafic portuaire global de 48,469 millions de tonnes.

Le trafic entre le port de Marseille et son hinterland 1969
(D'après les statistiques douanières : trafic avec l'hinterland
français uniquement)

Régions	1 000 t
Provence-Côte d'Azur-Corse	27 275
Languedoc	200
Rhône-Alpes	4 958
Auvergne	134
Franche-Comté	47
Midi-Pyrénées	135
Bourgogne	74
Alsace	7 772
Lorraine	75
Champagne	16
Paris	549
Picardie	23
Nord	42
Autres régions	119
Total	41 419

Source : Port autonome de Marseille.

D'après les indications fournies par le port auto-
nome de Marseille, l'ensemble du trafic ferroviaire
de transit en provenance de l'étranger était le sui-
vant : Suisse : 629 000 t, république fédérale d'Alle-
magne : 52 000 t, Italie : 28 000 t, autres pays :
40 000 t, soit un total d'environ 750 000 t.

SAVONE

Le trafic d'hinterland de Savone en 1969

(en milliers de t)

Région d'origine et de destination	Produits déchargés	Produits chargés
Commune de Savone	155,0	3,4
Province de Savone	2 310,0	264,0
Autres régions de la Ligurie	321,7	31,2
Piémont et Val d'Aoste	8 337,5	103,8
Lombardie	1 135,6	95,2
Trentin-Haut-Adige	8,3	1,6
Autres régions d'Italie	171,8	177,6
France	4,0	0,2
Suisse	10,2	0,1
Autres pays étrangers	10,7	2,1
Total	12 464,3	507,4

Source : Ente autonomo del porto di Savona.

La ventilation régionale du trafic de Savone
avec son hinterland témoigne de la nette prédomi-
nance des transports de pétrole à destination du
Piémont et du Val d'Aoste (7,0 millions de tonnes),
et de combustibles solides à destination de la pro-
vince de Savone (1,7 million de tonnes). L'important
trafic avec la Lombardie porte au contraire sur des
produits très différents et, en premier lieu, la cellu-
lose et la pulpe de bois (0,3 million de tonnes), les
produits métalliques (0,1 million de tonnes), et en
troisième position seulement le pétrole. Le trafic
avec l'étranger est très réduit.

GÈNES

L'arrière-pays de Gênes, bien plus encore que
celui de Marseille, se limite aux provinces limi-
trophes. Il n'existe que trois régions avec lesquelles
Gênes (1969) échange un tonnage supérieur à un
million de tonnes, à savoir la Ligurie, le Piémont
et la Lombardie. Pour un autre groupe distinct
de régions, comprenant le Val d'Aoste, la Toscane,
l'Émilie-Romagne et la Vénétie et, à l'étranger, la
Suisse, le volume du trafic marchandises est compris
entre 60 000 et 500 000 tonnes. Pour toutes les autres
régions italiennes et les pays étrangers, le volume
des échanges est inférieur à 60 000 tonnes. Aussi,
Gênes ne fait-il pas concurrence, en France, au port
de Marseille (trafic limité à 15 000 tonnes). Le trafic
de ces deux ports avec l'Allemagne est insignifiant.
Ce n'est que pour les échanges avec la Suisse qu'ils
entrent en concurrence, Marseille ayant assuré, en
1965, un trafic de 902 000 tonnes, contre 126 000
tonnes pour Gênes. Mais cette concurrence elle-
même n'est, pour une bonne part, qu'apparente : si
l'on considère les différentes régions de la Suisse,

on constate que les aires d'influence respectives des ports de Gênes et de Marseille à l'intérieur de la Suisse, sont assez nettement délimitées. Il est évident que cette délimitation nette des aires d'influence de Marseille et de Gênes est essentiellement due à la structure géographique de l'arrière-pays.

D'autre part, pour ce qui est de son arrière-pays du nord de l'Italie, Gênes est en sérieuse concurrence avec les ports italiens voisins ainsi qu'avec certains ports de l'Adriatique.

La situation est totalement différente si l'on considère également le transport des produits pétroliers par oléoducs. Le trafic à destination de l'Europe centrale, qui représente 18 % du trafic du port de Gênes, vient en troisième place derrière la Lombardie et la Ligurie, et la Suisse occupe la cinquième place derrière le Piémont. Grâce aux pipe-lines à destination de Ingolstadt, le port de Gênes se trouve placé en concurrence directe avec Marseille.

L'apparition de nouveaux trafics peut d'ailleurs modifier fortement la situation dans l'arrière-pays de Gênes. C'est dans cette perspective qu'a été créé, en novembre 1970, un comité chargé de la coordination portuaire du nord-ouest de la Méditerranée, comité dont font partie les ports de Barcelone à Livourne.

Répartition régionale du trafic d'arrière-pays de Gênes
(1965 et 1969)
(uniquement trafic ferroviaire et routier)

(en milliers de t)

Province/Pays	1965	1969
Ligurie	1 288	1 253
Piémont	2 823	2 837
Val d'Aoste	29	65
Lombardie	3 613	3 675
Trentin-Haut-Adige	31	27
Vénétie	148	207
Frioul-Vénétie julienne	30	31
Émilie et Romagne	459	450
Toscane	236	213
Ombrie	10	12
Marches	11	14
Latium	52	50
Abruzzes et Molise	5	8
Campanie	26	25
Pouilles	12	10
Calabre-Basilicate	8	5
Sicile	18	31
Total pour l'Italie	8 800	8 913
France	10	15
Suisse	126	86
Autriche	5	13
Allemagne	12	25
Yougoslavie	3	6
Autres pays	8	13
Total pour l'étranger	164	158
Total	8 964	9 071

Source : Consorzio autonomo del porto di Genova.

LIVOURNE

En dehors de la Toscane, d'autres régions italiennes sont également très intéressantes, pour le port de Livourne en particulier l'Émilie-Romagne, la Lombardie, les Marches, l'Ombrie, voire même le Piémont et la Ligurie.

La sphère d'influence du port de Livourne s'étend également — bien que pour un très faible trafic et pour certaines catégories de marchandises seulement — à certains pays d'Europe centrale, et notamment à l'Autriche et à l'Allemagne. Les statistiques suivantes établies en 1963 — aucune statistique plus récente n'étant malheureusement disponible — témoignent de la forte concentration sur la Toscane. Cependant, depuis lors, l'accroissement notable du trafic de marchandises emballées s'est poursuivi, ce qui a entraîné un élargissement de l'hinterland du port de Livourne en direction du nord-est de l'Italie.

Répartition régionale du trafic d'hinterland de Livourne en 1963

Régions	%
Toscane	90,20
Émilie-Romagne	4,51
Lombardie	1,35
Vénétie	1,02
Piémont et Ligurie	1,01
Marches et Ombrie	0,71
Latium, Abruzzes et Molise	0,66
Italie du Sud	0,29
Étranger	0,25
Total	100,00

Source : Chambre de commerce de Livourne.

CAGLIARI

En raison de sa situation insulaire, l'hinterland de Cagliari est limité, mais recouvre cependant non seulement sa propre province, mais également une bonne partie des deux autres provinces de la Sardaigne (Nuoro et Sassari). Le port de Cagliari assure environ 50 % du transport de fret solide de la Sardaigne.

Le trafic en provenance de l'hinterland sarde passant par Cagliari s'est élevé en 1969 (sans compter les produits pétroliers) à environ 650 000 tonnes, alors que les marchandises déchargées à Cagliari et acheminées vers l'hinterland (y compris les produits pétroliers) représentaient la même année 1,2 million de tonnes environ.

NAPLES

On ne dispose, pour Naples, d'une ventilation régionale du trafic qu'en ce qui concerne les chemins de fer. Cependant, étant donné que le rayon d'action moyen des chemins de fer est plus grand que celui des transports routiers, la forte concentration du trafic d'hinterland de Naples dans son arrière-pays immédiat ne pourrait que se révéler plus forte encore s'il était possible de tenir compte du trafic routier.

Le trafic ferroviaire entre le port de Naples et son arrière-pays par direction de chemins de fer

(en milliers de t)

Direction de chemins de fer	Arrivées et Départs	
	1966	1969
Naples	169,4	68
Iles	28,5	37
Reggio Calabria	28,0	16
Bari	26,5	20
Rome	70,3	95
Ancone	18,4	40
Florence	3,3	3
Gênes	4,5	8
Bologne	4,4	4
Vérone	7,1	4
Venise	1,9	2
Trieste	6,7	2
Milan	4,4	8
Turin	4,5	4
Pays étrangers	6,0	3
Total	383,5	339

Source : Chiffres calculés sur la base de données parues dans « La rivista del porto di Napoli ».

BARI

C'est à titre d'exemple que nous avons fait figurer Bari, l'un des nombreux petits ports de la péninsule italienne, au nombre des ports étudiés dans le présent rapport, en raison notamment de l'importance qu'il revêt dans le cadre d'un programme régional de la Communauté. Le trafic de ce port intéresse essentiellement la ville de Bari même ainsi que les régions avoisinantes. Il convient de noter que s'il se fait un certain trafic entre Bari et le nord de l'Italie, il s'agit vraisemblablement de transports urgents à destination de la Méditerranée orientale, de marchandises qui sont acheminées aussi loin que possible vers le sud par voie ferrée avant d'emprunter la voie maritime, et vice versa.

Le trafic entre le port de Bari et son arrière-pays en 1966
(sans le pétrole brut et les produits pétroliers transportés par oléoduc)

(en t)

Région	Entrées	Sorties	Total
Bari	12 782	302 820	315 602
Autres communes de la province	2 262	875	3 137
Autres provinces apuliennes	359	2 526	2 885
Basilicate	—	168	168
Calabre	52	1 831	1 883
Sicile	383	338	721
Campanie	174	379	553
Abruzzes et Molise	—	6	6
Latium	2	34	36
Marches	2	—	2
Toscane	7	8	15
Émilie-Romagne	—	45	45
Vénétie	58	124	182
Frioul-Vénétie julienne	112	16	128
Lombardie	25	604	629
Piémont	212	—	212
Autriche	—	13	13
Total	16 430	309 787	326 217

Source : Communication de la Chambre de commerce et d'industrie.

VENISE

Le tableau suivant donne les chiffres relatifs au trafic d'hinterland du port de commerce de Venise (à l'exclusion du port industriel et du port pétrolier). Il ressort de ces chiffres que le port de Venise ne joue qu'un rôle très limité quant au transit international et que ses activités se bornent pratiquement au trafic intéressant les régions avoisinantes. Les chiffres relatifs à la Lombardie, pour laquelle Venise est en concurrence avec Gênes, sont cependant un peu plus élevés.

A noter la forte prédominance des transports routiers quant au trafic marchandises aux entrées et aux sorties.

Le volume total du trafic marchandises aux entrées et aux sorties du port de commerce s'est élevé, en 1966, à quelque 500 000 tonnes.

On ne dispose pas d'une ventilation du trafic d'hinterland du port industriel, mais la ventilation ci-dessous du trafic d'hinterland du port pétrolier témoigne de ce que la position des transports par route est également forte pour ce qui est des marchandises en vrac.

Répartition par régions du trafic d'hinterland du port de commerce de Venise en 1966

(en milliers de t)

Région	Chemin de fer		Route	
	sorties	entrées	sorties	entrées
Vénétie	75	135	57	1 315
Émilie-Romagne	64	22	21	151
Lombardie	55	74	78	310
Trentin-Haut-Adige	14	35	2	61
Frioul-Vénétie julienne	3	20	3	77
Autres régions du nord de l'Italie	15	10	14	31
Italie centrale et méridionale	12	17	8	18
Étranger	6	22	1	3
Total	246	336	182	1 965

Source : Provveditorato al porto di Venezia: «Il porto di Venezia nel 1966».

Répartition par régions du trafic d'hinterland du port pétrolier de Venise en 1966

(en milliers de t)

Région de destination	Chemin de fer	Route	Naviga-tion intérieure	Pipe-line
Vénétie	1	1 699	—	—
Émilie-Romagne	1	92	—	—
Lombardie	9	156	45	994
Trentin-Haut-Adige	1	237	—	—
Frioul-Vénétie julienne	0	112	—	—
Autres régions du nord de l'Italie	0	12	—	—
Italie centrale et méridionale	2	24	—	—
Étranger	39	80	—	—
Total	53	2 414	45	994

Source : Provveditorato al porto di Venezia: «Il porto di Venezia nel 1966».

TRIESTE

Trieste est, parmi les ports italiens, la grande exception. C'est le seul grand port de transit. Même à Gênes, la part du trafic avec l'étranger dans l'ensemble du trafic du port avec son hinterland n'est guère (chiffres de 1965) que de 2 % (trafic par oléoducs non compris), alors qu'elle atteint près de 50 % pour Trieste (chiffres de 1966 — uniquement voies ferrées et route). Même si l'on ne considère que les transports par chemin de fer, la part du trafic avec l'étranger reste inférieure à 5 % pour Gênes (1965) contre 75 % (1965) pour Trieste. C'est ce qui explique que la concurrence du port de Trieste, moins important que celui de Gênes, est beaucoup plus sensible pour les ports de la mer du Nord et de la Manche que la concurrence de Gênes. En 1965, Trieste a même attiré de France un tonnage supérieur en valeur absolue au tonnage français dirigé sur Gênes. La Suisse est le seul pays pour lequel la position de Gênes est plus forte que celle de Trieste.

Pour souligner davantage le rôle particulier de Trieste, on peut rappeler que ce port est somme toute, abstraction faite du trafic entre les ports de Marseille et de Gênes et la Suisse, le seul port méditerranéen qui soit en concurrence avec les ports de la mer du Nord et de la Manche.

Répartition par régions du trafic d'hinterland de Trieste en 1970

Régions	1 000 t	%
CEE:		
Italie	2 534	10,72
Allemagne occidentale (dont oléoducs)	18 362	77,92
France	(18 136)	(76,96)
Pays-Bas	31	0,14
Autriche	6	0,03
(dont oléoducs)	2 107	8,94
Suisse	(1 023)	(4,35)
	86	0,37
Europe de l'Est:		
Yougoslavie	248	1,20
Hongrie	42	0,17
Tchécoslovaquie	94	0,39
Pologne	1	0,00
Allemagne de l'Est	8	0,03
Roumanie	7	0,03
Bulgarie	3	0,01
Autres pays	10	0,05
Total	23 566	100,00

Source : Ente autonome del porto di Trieste.

D'autre part, Gênes et Marseille peuvent espérer un certain essor de leur trafic international du fait de l'existence de la Communauté économique européenne, alors que la situation de Trieste dépend en outre, dans une large mesure, de ses relations économiques et politiques avec un certain nombre de pays d'Europe orientale.

3. La politique tarifaire applicable au trafic aux entrées et aux sorties des ports maritimes de la CEE

Si, comme nous l'avons vu dans les chapitres précédents, l'aire d'influence d'un port et la situation concurrentielle des différents ports maritimes

dépendent de très nombreux facteurs, il faut aussi reconnaître que les tarifs des modes de transport intérieur, qui assurent le trafic entre les ports maritimes et leur hinterland, comptent parmi les plus importants de ces facteurs.

En outre, ces tarifs ont toujours fait l'objet, bien plus que les autres facteurs de concurrence, d'interventions des États, et aujourd'hui encore, ils restent largement tributaires des politiques nationales appliquées aux transports. Alors que de nombreux autres facteurs de concurrence échappent à l'application de la politique des transports et ne peuvent donc pas faire l'objet de mesures relevant de la politique commune du trafic portuaire, les tarifs des transports intérieurs doivent être compris, ne serait-ce que pour des raisons d'ordre général, dans le champ d'application de la politique des transports de la CEE et la politique du trafic portuaire doit donc nécessairement avoir égard à ces tarifs. Il importe donc, également du point de vue de la politique du trafic portuaire, d'accorder une attention toute spéciale au problème de l'harmonisation des tarifs.

a) Les frets de navigation intérieure

En matière de frets de navigation intérieure, l'acte de Mannheim constitue pour la Communauté économique européenne une sorte de précédent. Malheureusement, cet acte n'est applicable qu'au Rhin, et il en résulte des distorsions de concurrence entre les transports qui s'effectuent dans le bassin rhénan et ceux qui se font en dehors de ce bassin ou entre ce bassin et d'autres.

La commission des transports du Parlement européen a déjà proposé, dans un rapport rédigé par M. Paul J. Kapteyn (doc. 106/1961), une formule propre à résoudre le problème. Il s'agirait d'étendre le domaine d'application de l'acte de Mannheim à l'ensemble du réseau fluvial d'Europe occidentale et d'adapter le régime prévu par cet acte aux nécessités du vingtième siècle (et du vingt et unième). Cette solution impliquerait non seulement une liberté complète de la navigation fluviale en Europe, mais aussi un règlement du problème des prix, la solution du problème des coûts d'infrastructure et une réglementation des capacités.

Cette solution permettrait d'éviter une harmonisation négative tendant à l'élimination des avantages naturels et l'on pourrait abandonner le système actuel d'entraves multiples et de mesures compensatoires visant à l'élimination des avantages artificiels.

La situation actuelle en matière de frets de navigation intérieure est incompatible avec une politique commune du trafic portuaire. La disparité entre les dispositions applicables dans les différents pays aux transports intérieurs et le régime applicable aux transports internationaux favorise les ports maritimes dont le trafic d'hinterland a un caractère essentiellement international. Les ports de l'embouchure du Rhin se trouvent avantagés du fait que le régime de la navigation rhénane leur permet de fixer les frets à des niveaux souvent extrêmement bas. Les frets applicables au trafic intéressant les autres ports sont la plupart du temps beaucoup plus élevés, en raison des mesures prises par les États en faveur de la navigation intérieure, ce qui a pour effet de désavantager les autres ports. Certes, la France et l'Allemagne, notamment, ont déjà pris en

faveur de leurs ports, des mesures tendant à permettre un alignement des frets sur les frets rhénans, mais ces tentatives n'ont jamais pleinement réussi. Ces mesures appelant d'ailleurs la mise en œuvre de nouvelles mesures en faveur des ports de l'estuaire du Rhin. La politique commune des transports doit donc tendre à mettre fin à cette alternance de mesures et de contre-mesures, et à éliminer la disparité des frets. La seule réaction européenne possible consisterait à mettre sur pied un régime uniforme de prix pour l'ensemble de la navigation intérieure européenne. Si l'on parvenait à appliquer au moins à tous les transports effectués sur le réseau de voies navigables du nord de l'Europe occidentale, un régime de prix et un système de financement des coûts d'infrastructure uniformes, ce serait déjà un grand progrès.

Les ports de l'embouchure du Rhin perdraient ainsi un avantage injustifié, mais seraient, en revanche débarrassés de toute une série de sujétions.

Il va de soi qu'il est impossible de dire d'avance pour quel groupe de ports cette politique sera le plus bénéfique, et de dire quels sont ceux qui y perdront le moins. Si l'on considère qu'actuellement tous les gouvernements jugent devoir compenser le plus équitablement possible tout handicap anormal et que tous les ports s'estiment à peu près également désavantagés, on serait sans doute en droit d'adopter la thèse optimiste selon laquelle une certaine rationalisation du régime de la navigation intérieure en Europe occidentale ne modifierait pas sensiblement les positions respectives des ports, mais que, d'une façon générale, tous y gagneraient, et surtout, que cette rationalisation serait extrêmement profitable pour l'ensemble de l'économie européenne.

Il ne suffirait cependant pas de soumettre la navigation intérieure, dans le cadre de la politique commune des transports, à un système de tarifs à fourchettes de référence applicable d'une manière uniforme à toutes les voies navigables et à toutes les relations de trafic, qu'elles soient nationales ou internationales. La politique du trafic portuaire, de même que la politique de navigation intérieure, n'aura atteint son but que lorsque les mesures d'organisation à prendre auront mis fin à la concurrence ruineuse que se livrent tant les entreprises de navigation intérieure que les ports, au détriment desdites entreprises. Les prix doivent donc être calculés en fonction des coûts, même si le système de tarifs de référence assure en principe une entière liberté de fixation des prix. En d'autres termes, les frets peuvent très bien varier librement, selon les conditions de marché, sans devoir être publiés s'ils restent dans les limites de la fourchette et moyennant publication s'ils excèdent ces limites, mais il existe une limite au-delà de laquelle les exploitants de la navigation intérieure ne couvrent plus leurs frais, au-delà de laquelle la concurrence devient ruineuse. La Commission de la CEE a tenu compte de ce fait en prévoyant dans ses propositions que même en cas d'application des tarifs de référence, les prix ne doivent pas descendre au-dessous des « coûts variables », et que les États membres peuvent prendre certaines mesures de protection. Si l'on renonçait aux mesures de protection nationales en faveur d'un système plus communautaire visant à empêcher la concurrence ruineuse par le recours, notamment, à une politique commune des capacités, la disposition relative à la limite inférieure des coûts n'en de-

viendrait que plus importante. Ce qui doit déterminer le succès de tel ou tel port sur le plan de la concurrence, ce n'est pas le fait que les relations par voie navigable avec son arrière-pays sont assurées au prix d'une concurrence ruineuse, c'est le coût particulièrement bas des transports par voie navigable dans l'arrière-pays et sa conséquence, la modicité des frets (pour autant que le choix du port soit déterminé, en l'occurrence, par le taux des frets de navigation intérieure).

Il faut toutefois souligner aussi qu'une libéralisation des tarifs qui ne s'accompagnerait pas d'une harmonisation ne ferait que susciter de nouvelles difficultés; d'autre part, il ne peut être question, si l'on ne veut pas créer de nouvelles distorsions de concurrence, de n'appliquer qu'à un seul mode de transport un nouveau système de tarifs.

b) Les tarifs des chemins de fer

La Haute Autorité de la CECA ainsi que la Commission de la CEE ont déjà reconnu en principe les tarifs portuaires de la « Deutsche Bundesbahn » ainsi que certains tarifs de transit des chemins de fer néerlandais et belges comme des tarifs de concurrence. Dans ces cas, la concurrence s'exerce entre les sociétés de chemins de fer des différents pays qui souhaitent que certains transports continuent d'être assurés aussi longtemps que possible par leur réseau ou qui voudraient voir s'étendre autant que possible l'activité de leur réseau. Cette concurrence entre les différentes relations ferroviaires durera aussi longtemps que subsistera, dans les pays européens, des sociétés de chemins de fer autonomes qui ne seront pas réunies au sein d'une même grande société. Cette forme de concurrence se maintiendra donc encore très longtemps. Mais il y a aussi la concurrence entre, d'une part, les chemins de fer, et, d'autre part, la navigation intérieure et, dans certains cas, les transports par route. Les tarifs portuaires de la Deutsche Bundesbahn sont destinés à concurrencer la navigation rhénane et ont, bien entendu, aussi pour effet de normaliser la position des ports maritimes allemands de la mer du Nord vis-à-vis des ports de l'estuaire du Rhin. Eu égard à cet effet secondaire, la politique commune du trafic portuaire ne peut pas remettre en question les tarifs basés sur les nécessités de la concurrence avec les autres réseaux de chemins de fer, la navigation intérieure, et dans certains cas, nous l'avons vu, les transports par route. Cependant, en application de principes généraux de la politique tarifaire commune, la politique commune des transports portuaires pourrait prévoir que ces tarifs doivent répondre à certaines conditions. La plus importante de ces conditions est que ces tarifs doivent permettre aux chemins de fer de couvrir leurs coûts, c'est-à-dire qu'ils ne doivent pas descendre au-dessous du niveau des « coûts variables » et que ces tarifs doivent être applicables aux usagers de tous les pays.

Aussi longtemps que la structure financière des chemins de fer allemands (« Deutsche Bundesbahn ») sera fondamentalement malsaine, on risque de ne pouvoir établir si un tarif de concurrence donné répond ou non à des nécessités commerciales et, partant, est conforme ou non aux dispositions du traité. Faute de pouvoir le faire, on pourrait être fondé à soupçonner que les subventions accor-

dées aux chemins de fer allemands constituent une discrimination à l'égard des ports de l'embouchure du Rhin. La question de l'assainissement des chemins de fer est donc étroitement liée à la politique du trafic portuaire. Ce n'est que lorsque l'autonomie financière des chemins de fer aura été réalisée que l'on pourra discuter dans la clarté et dans une atmosphère plus sereine des questions de concurrence entre les ports maritimes.

La Commission de la CEE a déjà présenté des propositions en ce sens ⁽¹⁾.

Toutefois, le moment était mal choisi. Certes, il faut reconnaître que le règlement proposé par la CEE n'aurait pas impliqué de modifications appréciables des tarifs portuaires de la Deutsche Bundesbahn, mais les ports maritimes allemands pouvaient légitimement considérer que les quelques légères modifications pouvant en résulter constitueraient une nouvelle atteinte à leur position, d'autant plus que la nouvelle proposition avait été présentée presque en même temps qu'une autre, concernant un tout autre secteur et n'ayant apparemment aucun rapport avec la politique portuaire, mais qui pouvait placer les ports maritimes allemands dans une situation défavorable sur le plan de la concurrence, alors qu'ils s'estimaient déjà défavorisés, depuis des années, du point de vue considéré. Il s'agissait de la proposition du 20 juillet 1966 ⁽²⁾ relative à une directive du Conseil concernant l'uniformisation des dispositions relatives à l'admission en franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules automobiles utilitaires, qui a déjà été citée à plusieurs reprises comme un mauvais exemple.

Relève également de la politique commune du trafic portuaire l'application du principe de non-discrimination aux pays tiers et en particulier, bien entendu, aux pays associés à la CEE ou à ceux qui souhaitent que leurs relations avec la CEE soient régies par des règles semblables à celles de l'association.

La question intéresse tout particulièrement le port de Trieste. Dans le cadre des négociations avec la CEE, l'Autriche devrait être amenée à observer une politique de non-discrimination. Ces négociations devraient aboutir à ce que les chemins de fer autrichiens (ÖBB) ne puissent plus, comme ils l'ont déjà fait, relever leurs tarifs au moment même où les chemins de fer italiens (FS) abaissent certains des leurs en faveur de Trieste. Il en va de même en ce qui concerne la Yougoslavie. Les FS doivent également négocier avec la Yougoslavie, pour ce qui est de deux lignes, l'unification des tarifs applicables au trafic entre Trieste et son hinterland d'Europe centrale, car la Yougoslavie pratique une politique discriminatoire au détriment de Trieste et en faveur de Rijeka et de Kapo. Cette discrimination n'est d'ailleurs pas limitée aux chemins de fer. Les primes de change appliquées par la Yougoslavie, qui permettent à ce pays d'éluder les décisions prises par les conférences maritimes en matière de taux des tarifs et d'offrir des conditions de transport par chemin de fer plus avantageuses que celles qui ont été fixées d'un commun

accord, faussent gravement la concurrence. Il a été affirmé à votre rapporteur, à Trieste, que le trafic entre l'Autriche et ce port pourrait atteindre 3,3 millions de tonnes au lieu de 2,5 millions de tonnes si la Yougoslavie n'appliquait pas ces mesures discriminatoires.

Il conviendrait d'envisager dans le cadre de l'intensification des échanges entre la Communauté et les pays de l'Est, des négociations similaires, portant sur les discriminations qui frappent le trafic entre les ports de Lübeck, Kiel, Hambourg et Brême et leur hinterland naturel.

c) Les tarifs routiers

La proposition susvisée de la Commission de la CEE, relative à l'admission en franchise de carburant, aura notamment des répercussions sur les tarifs des entreprises de transports routiers assurant le trafic aux entrées et aux sorties des ports maritimes. La situation actuelle sur le plan général des tarifs des transports par route ne peut, elle non plus, persister. Les divergences entre les dispositions prises sur le plan national par les différents États membres et les dispositions applicables aux transports internationaux entraînent de sérieuses distorsions de concurrence entre les ports. Comme dans le cas de la navigation intérieure, il ne suffira pas, pour remédier à la situation, d'appliquer un système uniforme de tarifs à fourchette à tous les transports routiers de la CEE, tant nationaux qu'internationaux. Le système tarifaire commun ne pourra être pleinement efficace que moyennant l'harmonisation des éléments des coûts, notamment des taxes sur les véhicules, sur les huiles minérales et sur le chiffre d'affaires, des dispositions en matière sociale et en matière d'assurances, sans oublier, bien entendu, l'harmonisation des prescriptions techniques. D'autre part, qu'il s'agisse de transports routiers ou de navigation intérieure, la réglementation tarifaire la mieux faite ne peut avoir d'efficacité que si elle est épaulée par une réglementation judicieuse des capacités. Ce n'est que lorsque toutes ces mesures de politique européenne commune des transports auront été mises en œuvre avec succès que le trafic des ports de la CEE avec leur hinterland sera régi par une concurrence loyale et que, pour le plus grand bien de l'ensemble de la Communauté, les usagers donneront la préférence aux ports avec lesquels les liaisons sont le moins coûteuses et non pas à ceux qui sont accessibles moyennant des prix de transport réduits artificiellement, à la faveur de la diversité des dispositions applicables aux transports et de diverses mesures nationales.

4. Questions fiscales et autres facteurs de politique des transports ayant une incidence sur le trafic en provenance et à destination des ports de mer

Le montant des taxes ayant, à l'heure actuelle, une incidence considérable sur les prix pratiqués par les entreprises de transport, il a déjà été beaucoup question dans ce qui précède, à propos de la politique des prix, de la nécessité de l'harmonisation fiscale. Examinons maintenant de plus près en quoi consistent les discriminations pratiquées actuellement dans ce domaine.

⁽¹⁾ Proposition relative à un règlement concernant la suppression de discriminations en matière de prix et conditions dans le domaine des transports (fondée sur les articles 7, 75 et 79,2, du traité de la CEE) présentée par la Commission au Conseil le 6 octobre 1965; doc. de séance n° 21/66 du Parlement européen.

⁽²⁾ Document de séance du Parlement européen n° 101/1966.

Tout d'abord, pour ce qui est de la taxe sur la valeur ajoutée, on constate que la concurrence entre les ports maritimes se trouve déjà faussée du seul fait que les taux appliqués sont très différents d'un pays à l'autre. Cependant, en trafic international, les transports sont actuellement exonérés des taxes perçues dans le pays où l'entreprise a son siège, mais ils sont frappés à la frontière de droits perçus par le pays partenaire selon des systèmes compliqués.

Ce vieux problème a donc été résolu par la généralisation de la taxe sur la valeur ajoutée. Lorsque, comme prévu, les taux de ces taxes auront été uniformisés, la neutralité des conditions de concurrence sera acquise.

La diversité des taux des taxes sur les huiles minérales est particulièrement caractéristique et constitue un facteur important de distorsions de concurrence. C'est que les pays à fiscalité élevée perçoivent, au-delà d'une certaine franchise, une taxe sur le carburant, en particulier le carburant diesel, importé par les véhicules effectuant des transports internationaux. Du fait que les véhicules étrangers circulant en république fédérale d'Allemagne doivent payer une taxe sur le carburant qu'ils utilisent sur la partie de leur trajet qu'ils effectuent en Allemagne, le bas prix du carburant diesel en Belgique et aux Pays-Bas constitue un facteur favorable aux ports maritimes de ces deux pays.

De même, en taxant plus lourdement encore les huiles minérales, la France et l'Italie défavorisent non seulement leur trafic routier, mais aussi leurs ports maritimes.

La taxe sur les véhicules automobiles joue un rôle en matière de politique portuaire, ne serait-ce que parce que son taux est parfois lié à celui des huiles minérales. (C'est ainsi qu'en compensation du taux extrêmement réduit de la taxe sur le carburant diesel perçue aux Pays-Bas, la taxe sur les véhicules à moteur diesel y est supérieure à 200 % à la taxe sur les véhicules à essence.) Il n'y a pas si longtemps, les véhicules étrangers franchissant les frontières étaient frappés de taxes sur les véhicules perçues sous forme de taxes journalières. Ces taxes n'ont pas encore entièrement disparu. Il est certain qu'à cet égard également, un système de péréquation aux frontières ne permettait pas de mettre absolument sur le même pied les différents ports maritimes, d'autant plus que cette péréquation ne vise le plus souvent qu'à mettre sur un pied d'égalité les entreprises de transport étrangères et les entreprises nationales, et non les ports maritimes. D'ailleurs, l'obligation d'appliquer de telles mesures aux frontières constituerait un frein et une entrave pour les transports internationaux. Certes, il y a là un facteur supplémentaire de limitation des chances des ports de l'estuaire du Rhin, compensant certains des handicaps des autres ports de la mer du Nord, mais ces effets secondaires, improductifs et négatifs de la politique actuelle ne peuvent être une source de satisfaction pour personne. L'harmonisation des taxes sur les véhicules souhaitée par la Commission de la CEE est le seul moyen d'éliminer toutes les difficultés et tout ce qui est contraire au bon sens économique.

Mais le champ d'action de la politique commune du trafic portuaire ne se limite pas aux problèmes fiscaux. Nombre d'autres aspects de la politique

des transports des États membres sont incompatibles avec une politique européenne du trafic portuaire.

Il y a aussi, avant tout, la question des poids et des dimensions. Les ports maritimes des pays où les normes atteignent des maxima élevés sont favorisés par rapport à ceux des pays où les chiffres maximums des normes sont plus faibles.

L'admission aux transports par route influe également sur la concurrence entre les ports maritimes. Prenons l'exemple de l'Allemagne qui a eu recours, pour s'opposer aux pratiques de concurrence ruineuse dans les transports intérieurs, à une politique d'accès à la profession beaucoup plus restrictive que celle des pays voisins. De ce fait, il était plus facile aux transporteurs de ces pays de se faire confier des transports à destination des ports de leur pays que si les entreprises allemandes de transport à longue distance avaient obtenu moins facilement des ordres. De plus, les entreprises allemandes de transports par route s'intéressaient moins aux transports entre l'étranger et les ports allemands que si la politique d'accès à la profession avait été moins restrictive. Il y a là, une fois de plus, un cas de discrimination pratiquée par un État membre à l'égard de ses propres ports maritimes, au profit des ports d'autres pays. Ce problème est d'ailleurs d'autant plus difficile à résoudre qu'il se complique de la question de la concurrence entre le rail et la route.

Les différences de régimes de contingentement en matière de transports routiers internationaux ont, bien entendu, une influence beaucoup plus directe sur la concurrence entre les ports. La France continue à ne pas autoriser les camions étrangers à effectuer des transports au sud de Paris. Cette mesure constitue incontestablement une grave discrimination à l'égard des ports belges et néerlandais, car les transports entre une zone située au nord de Paris et la Méditerranée sont, eux, autorisés.

Ces dispositions favorisent manifestement le port de Marseille aux dépens de Rotterdam, de Gand et d'Anvers, mais le taux élevé des taxes françaises sur les huiles minérales compense en partie, et parfois même très largement, cet avantage.

En matière de navigation intérieure, la situation est aussi loin d'être idéale pour ce qui est de l'admission au cabotage. Une politique européenne commune du trafic portuaire tendant à assurer une concurrence saine, sur la base des coûts, devra éliminer les derniers obstacles qui subsistent dans ce domaine et faire de la liberté de navigation dans toute l'Europe, pour les bâtiments de navigation intérieure, une réalité qui se traduira par une amélioration considérable de la productivité.

DEUXIÈME PARTIE

LE TRAFIC MARCHANDISES DANS LES PORTS MARITIMES DE LA CEE

1. Le volume du trafic marchandises dans les ports maritimes de la CEE

Avec Rotterdam, la C.E.E. dispose du premier port mondial, l'excellence de sa fonction étant

soulignée par le fait que les ports européens venant après lui, à savoir Londres, Anvers, Marseille et Hambourg, ont chacun manipulé en 1965 moins de la moitié du tonnage qui y avait été débarqué ou embarqué. Toutefois, l'importance du trafic portuaire de la C.E.E. apparaît encore mieux si l'on songe que plusieurs des ports d'Europe de premier ordre sont situés le long de la même côte et desservent en gros un seul et même arrière-pays. Il s'agit ici de Hambourg, Brême, Amsterdam, Rotterdam et Anvers, dont le trafic global ressortit environ à 250 millions de tonnes (1965). Dans une certaine mesure, on peut inclure Dunkerque dans ce groupe de ports à hinterland commun.

Les autres grands ports de la Communauté, en particulier si l'on considère Le Havre et Rouen comme formant une unité, n'ont d'emprise que sur un arrière-pays plutôt limité. Trieste, lui, occupe une place à part : il se trouve en concurrence non seulement avec les ports aménagés sur sa propre côte (Rijeka), mais aussi avec les ports sis au bord de la mer du Nord.

Le tableau ci-dessous fournit un aperçu du trafic marchandises global effectué par les principaux ports au cours de la période 1963-1969. Les chiffres comparables pour l'année 1970 ne sont pas encore disponibles.

Si l'on considère les chiffres globaux du trafic marchandises de la Communauté, il apparaît que ces chiffres accusent, depuis 1962, une hausse rectiligne ininterrompue. La croissance aurait même plutôt tendance à s'accélérer. Alors qu'il représentait 483 millions de tonnes en 1962, ce trafic est passé à 932 millions de tonnes en 1969. Le seuil du milliard a probablement été dépassé en 1971, s'il ne l'a pas déjà été en 1970. Le rapport Seifriz, rédigé dans la perspective de l'année 1967, prévoyait seulement cet événement pour une période ultérieure à 1975. L'estimation de 1 150 millions de tonnes pour 1985, qui avait été faite à l'époque, doit être corrigée aujourd'hui dans la mesure où il n'apparaît plus impossible que le seuil des deux milliards soit atteint à cette date. De toute manière, un trafic de cet ordre de grandeur sera atteint avant 1990.

Sur la base des chiffres globaux figurant ci-dessus, qui ne donnent qu'un ordre de grandeur de trafic pour les différents ports, on ajoutera quelques précisions supplémentaires sur : a) la répartition du trafic entre exportations et importations ; b) la répartition entre marchandises ; c) informations sur le trafic pétrolier ; d) informations sur les marchandises de la CEE ; e) la question de la spécialisation et de la concentration du trafic portuaire maritime dans la Communauté économique européenne. Enfin, le point f) traitera la question du trafic des voyageurs.

Le trafic des marchandises transportées par voie maritime dans les principaux ports de la CEE (1963-1969)

(en milliers de t)

Pays/Port	1963	1965	1967	1969
<i>Allemagne</i>				
Lübeck	2 978	3 840	4 567	5 802
Hambourg	33 425	35 059	35 421	40 900
Ports de Brême	15 376	17 490	17 392	20 596
Emden	10 149	11 481	10 397	13 981
Autres ports	28 554	37 538	39 876	45 690
Total	90 482	105 408	107 653	126 969
<i>Pays-Bas</i>				
Amsterdam	13 900	13 417	14 206	19 894
Ijmuiden et Velsen	4 661	5 870	6 440	8 267
Ports de Rotterdam	100 743	118 279	136 280	182 647
Vlaardingen	4 705	4 948	4 933	6 227
Dordrecht	1 373	1 860	1 439	1 520
Terneuzen et Axel	1 946	1 669	3 018	2 890
Autres ports	3 130	3 671	3 587	5 189
Total	130 458	149 714	169 903	226 644
<i>Belgique</i>				
Anvers	46 604	59 440	62 404	73 020
Gand	2 738	3 119	2 524	8 537
Bruges-Zeebrugge	—	1 887	1 632	8 419
Autres ports	2 303	903	1 151	1 464
Total	51 645	65 349	67 711	91 500

(suite page suivante)

(suite)

(en milliers de t)

Pays/port	1963	1965	1967	1969
<i>France</i>				
Dunkerque	11 004	15 799	16 418	20 703
Le Havre	22 181	27 614	33 925	52 059
Rouen	10 259	10 214	11 014	11 567
Nantes-St-Nazaire	8 059	8 681	9 664	11 011
Bordeaux	6 793	7 953	6 732	8 412
Marseille	34 621	55 106	60 516	63 890
Autres ports	22 005	20 712	20 647	25 342
Total	114 922	145 079	158 866	192 974
<i>Italie</i>				
Gênes	29 830	31 739	43 137	49 788
Livourne	6 624	6 817	8 509	9 272
Piombino	4 178	3 734	3 637	4 394
Naples	9 145	10 674	11 619	11 446
Augusta	11 923	23 034	25 438	30 809
Palerme	—	1 001	1 531	1 900
Bari	3 520	4 662	4 893	5 743
Ravenne	7 798	9 026	9 099	9 969
Venise	14 045	14 566	16 979	20 829
Trieste	5 024	6 046	8 677	23 829
Autres ports	56 048	79 846	101 480	126 142
Total	148 135	191 145	234 999	294 120
Total CEE	535 642	656 695	739 132	932 207

Source : Office statistique des Communautés européennes.

a) Répartition du trafic marchandises par importation et exportation

Presque tous les ports européens présentent l'inconvénient technique d'enregistrer un tonnage d'arrivées supérieur à leur tonnage de sorties, si bien qu'un très grand nombre de navires arrivent avec du fret dans les ports européens et ne les quittent que sur lest. Le tableau suivant donne le pourcentage des tonnages chargés par rapport à ceux débarqués dans les principaux ports en 1965.

Il ressort du tableau précédent que la plupart des pourcentages se situent entre 18 et 48 %.

Comme il est normal, ce déséquilibre est en grande partie imputable au trafic du pétrole, et les ports à pourcentages particulièrement faibles sont aussi les principaux ports pétroliers. Mais il est également d'autres ports qui, comme Emden, sont spécialisés dans le trafic des marchandises pondéreuses, et accusent un fort déséquilibre des mouvements. Si l'on compare les chiffres relatifs à Brême et à Bremerhaven, on s'aperçoit que la plupart des mouvements de marchandises pondéreuses, mouvement allant à sens unique, s'arrêtant dans l'avant-port de la Weser, et que seul le mouvement de marchandises emballées, celui-ci plus équilibré, atteint le port situé plus en amont dans le pays. On observe un phénomène identique en comparant les chiffres de Rouen et du Havre. Pour ce qui est de Gand, 1965 était réellement une année d'exception. De 1960 à 1967, le pourcentage variait de 34 à 45, mais à partir de 1968, intervient une restructuration : le pétrole allant par oléoducs de Zeebrugge à Gand est transformé dans cette dernière ville et les produits transformés

Pourcentage du trafic aux sorties des principaux ports de la CEE par rapport à leur trafic aux entrées en 1965 (Trafic international seul)

(en %)

Port	1965	1969
Lübeck	39	49 ⁽¹⁾
Kiel	12	22
Hambourg	30	31
Brême	65	50
Bremerhaven	14	50
Wilhelmshaven	?	0,05
Emden	16	14 ⁽¹⁾
Delfziel	?	155 ⁽¹⁾
Amsterdam	28	37
Rotterdam	24	28
Flessingue	?	35
Anvers	47	49
Gand	75	90
Bruges-Zeebrugge	?	14 ⁽¹⁾
Dunkerque	36	28
Le Havre	7	12
Rouen	62	92
Cherbourg	?	33
Nantes-St-Nazaire	8	25
Bordeaux	29	27
Marseille	8	?
Savone	?	4
Gênes	9	15
Cagliari	?	86
Naples	33	32
Bari	8	?
Venise	12	?
Trieste	35	7

⁽¹⁾ 1970.

Source : Office statistique des Communautés européennes, indications fournies par les différents ports.

sont transportés par bateaux de mer. Il n'en reste pas moins que Delfziel est le seul port de la mer du Nord où le volume du chargement est supérieur à celui du déchargement. Rouen fait exception et équilibre parfaitement les entrées et les sorties, tant pour les produits emballés que pour les produits pondéreux.

D'une manière générale, la structure du trafic des ports de la CEE reflète assez fidèlement la structure de l'économie extérieure de la Communauté, laquelle importe en provenance d'outre-mer d'importants tonnages de matières premières et exporte

des produits manufacturés de grande valeur et de faible tonnage.

b) Répartition du trafic marchandises par catégories de marchandises

La ventilation de la NST en dix grandes catégories, telle qu'elle figure au tableau suivant, donne une première idée de la structure du trafic par catégories de marchandises effectué dans les ports maritimes de la CEE.

Répartition du trafic international par catégories de marchandises (en milliers de t sans les soutes)

Chapitres de la NST	1965					1969				
	Allemagne	Pays-Bas	Belgique	France	Italie	Allemagne	Pays-Bas	Belgique	France	Italie
Produits agricoles et animaux vivants	9 870	14 009	5 000	10 203	12 919	9 806	14 145	4 433	11 738	12 288
Denrées alimentaires et fourrages	6 933	10 259	2 334	5 978	2 497	8 371	13 874	2 606	5 541	3 931
Combustibles minéraux solides	7 849	8 582	1 956	4 623	10 616	7 634	9 563	1 877	4 519	11 888
Produits pétroliers	37 328	67 186	21 530	67 389	86 535	46 657	106 135	36 420	98 831	153 117
Minerais et déchets pour la métallurgie	14 076	25 197	10 385	5 929	13 132	16 103	37 737	15 193	8 507	13 745
Produits métallurgiques	4 093	3 488	8 787	2 435	3 498	5 339	5 045	10 193	2 761	4 009
Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	4 600	6 406	2 014	3 182	1 328	4 903	9 740	3 694	4 689	5 059
Engrais	2 255	5 585	2 585	3 658	3 244	3 580	7 423	4 458	4 354	4 162
Produits chimiques	2 398	5 719	2 013	2 484	2 871	3 562	10 776	3 911	3 105	10 776
Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	11 391	3 193	2 548	2 834	1 639	14 308	4 160	6 938	3 517	4 160
Total	100 789	149 714	59 125	108 715	138 279	120 263	218 599	89 725	147 563	218 599

Source : Office statistique des Communautés européennes, statistique des transports 1965.

Ce tableau fait apparaître l'importance du rôle joué par les produits pétroliers sur le plan quantitatif. En France et en Italie, ces derniers représentent plus de la moitié des tonnages. En outre, le tableau met en lumière la forte position occupée par les ports belges dans le trafic des produits métallurgiques et, d'autre part, le fait que, si les ports néerlandais assurent en transit une très grande partie du trafic des pondéreux de la République fédérale (produits agricoles, denrées alimentaires et fourrages, minerais et autres minéraux solides, engrais, produits chimiques), il n'en demeure pas moins que, s'agissant de marchandises d'une haute valeur, les tonnages réalisés par les ports allemands sont supérieurs à ceux des ports néerlandais (produits métallurgiques, machines, etc.).

Comme on le sait, chaque tonne de marchandise transportée ne revêt pas la même importance pour la position économique d'un port. Plus la marchandise est pondéreuse et brute, moins le prix du transport et de la manipulation est élevé et moins les bénéfices retirés par un port sont importants. Cette loi, de même, s'appliquera de plus en plus à l'avenir au trafic des containers avec ses temps de transbordement portuaire extrêmement courts. On pourrait établir une échelle dont une extrémité serait occupée par le trafic des hydrocarbures, particulièrement peu rémunérateur pour les ports maritimes, et l'autre par certains produits agricoles, périssables au point d'être transformés sur place,

par des appareils de précision, etc. Dans cette échelle, le mouvement des passagers se rapprocherait plutôt du trafic des hydrocarbures, car il s'agit d'un transport de masse de nature assez homogène qui, s'il nécessite des types de navires particuliers et des installations de débarquement spéciales, demande peu de travail, puisqu'aussi bien les passagers assurent eux-mêmes leur propre transbordement.

Vu que l'on ne dispose d'aucune statistique comparable qui permettrait une répartition plus précise du trafic par catégories de marchandises, il est opportun d'examiner à nouveau successivement la situation propre aux différents ports.

LÜBECK

Le trafic de Lübeck, située sur la Baltique, est essentiellement tourné vers les pays scandinaves. Cette orientation est visible, si l'on considère, d'une part, le chiffre élevé des entrées de bois, de cellulose, de papier ainsi que de sable, de pierres et de terre, et, d'autre part, les importantes expéditions de sel, qui est le produit d'exportation traditionnel vers les pays scandinaves, et qui a contribué à l'essor historique de ce port situé sur l'ancienne route du sel. En outre, c'est par Lübeck que se font les échanges de véhicules et de machines entre l'Europe centrale et la Scandinavie ; fait remarquable, les sorties et les entrées de ces produits

s'équilibrent approximativement, ce qui n'est pas le cas pour les autres produits.

L'arrière-pays du Schleswig-Holstein, de caractère agricole, joue un rôle qui, pour ne pas être très important n'en est pas moins certain ; l'industrie sidérurgique du pays de Lübeck constitue, en outre, une source de travail pour le port. Lübeck étant éloignée de tout bassin houiller, elle importe

en provenance d'outre-mer d'assez grandes quantités de charbon.

Il faut souligner aussi la place importante que tiennent, à Lübeck, les services de ferry-boats, qui ont assuré en 1966, le transport de 127 000 voitures, 3 000 autocars et 35 000 camions ainsi qu'un total de 507 000 tonnes de marchandises.

Répartition du trafic marchandises par principales catégories de marchandises au port de Lübeck en 1966 et en 1970

(en milliers de t)

Marchandises	1966			1970		
	Réceptions	Expéditions	Pourcentage des marchandises par rapport au trafic global (%)	Réceptions	Expéditions	Pourcentage des marchandises par rapport au trafic global (%)
Trafic marchandises global de Lübeck	3 415	1 436	100	5 097	2 178	100
dont :						
Marchandises groupées et marchandises au détail	98	122	4,5	184	227	5,6
Céréales	66	10	1,6	68	82	2,1
Produits alimentaires	29	64	1,7	80	161	3,3
Bois	116	4	2,5	423	7	5,9
Cellulose	180	0	3,7	253	0	3,5
Papier, carton	73	8	1,7	266	12	3,8
Sable, pierres, terres	1 155	42	24,6	1 183	59	17,1
Sel	0	236	4,9	0	328	4,5
Minerais de fer	322	0	6,6	653	0	9,0
Ferraille	86	136	4,6	87	24	1,5
Fonte et acier brut	1	104	2,2	23	107	1,8
Produits laminés	21	37	1,2	27	65	1,3
Charbon	806	77	18,2	839	22	11,8
Produits chimiques et produits de base	13	71	1,7	41	153	2,7
Véhicules	274	394	13,8	548	661	16,6
Machines	21	34	1,1	45	55	1,4

Source : Lübecker Zahlen, Statistisches Amt der Hansestadt Lübeck.

KIEL

Pour la première fois dans son histoire, le port de Kiel a franchi en 1966 le cap de 2 millions de tonnes avec un trafic de marchandises de 2 010 819 tonnes. Le cap des 3 millions de tonnes a vraisemblablement été franchi en 1971. Le bilan du trafic, c'est-à-dire le rapport entre importations et exportations, a pu être amélioré et passer de 5 : 1 (1965) à 3,6 : 1 (1966) et à 3,01 : 1 (1969).

Ce record est dû surtout — à côté du mouvement accru d'autres marchandises — à l'accroissement considérable du trafic relatif aux matériaux de construction (englobé au tableau suivant dans la catégorie « sables, pierres, scories »). Cette catégorie de marchandises a de même contribué à l'amélioration du bilan général du trafic marchandise. Environ 40 % des matériaux de construction importés ont été réexpédiés après avoir subi certaines valorisations industrielles. Les autres principales marchandises de ce port sont les huiles minérales (1966 : 531 000 t), les charbons et le coke (1966 : 174 000 t), et les céréales (1966 : 128 000 t). La part du trafic de marchandises emballées ne représente plus guère actuellement, qu'environ 3 % de l'ensemble du trafic marchandises, mais elle pourrait s'accroître assez sensiblement au cours des prochaines années. Encore convient-il d'ajouter que, dans le cadre du

Répartition du trafic marchandises du port de Kiel par principales catégories de marchandises

(en milliers de t)

Catégories de marchandises	1966	1969
Céréales	128	179
Sucre	1	0
Animaux vivants	44	62
Poissons	32	34
Fourrages	80	101
Bois	14	13
Sable, pierres, scories	710	1 141
Sel	1	—
Ferraille	23	20
Charbon et coke	174	276
Huiles minérales	531	662
Produits chimiques	1	50
Engrais	27	53
Produits minéraux	8	78
Fer	63	71
Véhicules	94	176
Papier	17	47
Marchandises emballées	63	118
Total	2 011	2 961

Source : Communiqué par la Chambre de commerce et d'industrie de Kiel.

mouvement de passagers sur les lignes de car-ferries du port de Kiel, il a été transporté en 1970, 34 000 voitures individuelles, 1 000 remorques de voi-tures, 400 autobus, environ 4 000 camions avec 3 000 remorques, 18 000 voitures d'exportation et 53 000 tonnes de marchandises emballées. Le trafic des marchandises emballées qui s'effectue par les lignes de passagers est donc presque aussi important que celui du port marchand.

HAMBOURG et BRÊME

On dispose de chiffres comparables pour ces deux ports. Tous deux enregistrent un très grand mouvement de marchandises emballées et de mar-chandises en sacs qui, si l'on fait exception du mouvement d'huiles minérales, représente plus de la moitié du trafic de marchandises.

Avec un trafic de 15 millions de tonnes (1966), Hambourg est, après le port spécialisé de Wilhelms-haven (20 millions de tonnes) et avant Brunsbüttel-koog (3 millions de tonnes), le deuxième port pétro-lier allemand.

Les ports de Brême se classent, après le port spécialisé d'Emden, au deuxième rang des ports allemands importateurs de minerai. Avec un trafic d'un peu plus de 4 millions de tonnes (1970), les nouvelles installations de transbordement de mine-raïs des ports de Brême ont désormais fait leurs preuves. Quant à la différence frappante entre les chiffres des ports de Brême et ceux du port de Hambourg relatifs au mouvement des céréales, elle s'explique par le fait qu'outre les ports de Brême, les ports de Basse-Saxe de Nordenham et Brake, situés sur la Weser inférieure, participent également à ce trafic.

Répartition du trafic marchandises des ports de Hambourg et de Brême par principales catégories

Catégories de marchandises	Trafic marchandise (en milliers de t)				Pourcentage par rapport au trafic de marchandises global			
	Hambourg		Ports de Brême		Hambourg		Ports de Brême	
	1966	1969	1966	1969	1966	1969	1966	1969
Trafic marchandises global	37 485	40 903	17 321	23 508	100	100	100	
dont :								
Marchandises en sacs et marchandises emballées	12 100	13 320	9 154	11 832	32	33	53	51
Céréales	2 433	1 885	729	775	6	5	4	3
Minerais	809	1 068	2 773	4 384	2	3	16	19
Charbon et tourbe	2 136	2 272	1 371	1 457	6	6	8	6
Huiles minérales	15 361	17 019	1 940	3 320	41	41	11	14

Source : Statistisches Landesamt, Hamburg : « Der Seeverkehr in Hamburg und in den bremischen Häfen im Jahre 1966 ». Indications des Offices statistiques pour 1969 ou 1970.

WILHELMSHAFEN

Le trafic du port de Wilhelmshafen consiste presque exclusivement en arrivages de pétrole. Le trafic de sortie n'atteint que 10 000 tonnes environ par an, soit 0,05 % du trafic d'entrée, et porte essen-tiellement sur les éléments de grue, les écoutes, le bois de plancher et les machines, la plupart du temps de fabrication locale. Dans l'ensemble le tra-fic se répartit comme suit :

Répartition du trafic marchandises du port de Wilhelmshafen en 1969 par catégories de marchandises

Catégories de marchandises	(en milliers de t)
Huiles minérales	20 828
Matériaux de construction	260
Bois	24
Autres marchandises	14
Total	21 126

Source : Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshafen.

EMDEN

La construction du canal Dortmund-Ems (1899) a valu à Emden la fonction de port de marchandises pondéreuses pour la Ruhr orientale.

En outre, le trafic de minerais et de combus-tibles pour les industries sidérurgiques de la Sarre ainsi que de bauxite pour l'industrie de l'aluminium

s'est accru dans les mêmes proportions au cours des dernières années.

Les importations de minerais représentent tou-jours plus de la moitié de son trafic marchandises, et se sont accrues considérablement au cours des dernières années. Depuis l'implantation d'une raf-finerie de pétrole à Emden, le mouvement des huiles minérales et des produits pétroliers est passé à la deuxième place suivi de près par le charbon et le coke.

Répartition du trafic du port de Emden par principales catégories de marchandises

Catégories de marchandises	(en milliers de t)		
	1966	1969	1970
Céréales	282	111	350
Produits alimentaires	17	—	—
Engrais	19	—	—
Matériaux de construction	124	—	—
Bois	17	15	10
Papier et cellulose	—	164	120
Huiles minérales	1 914	2 885	3 081
Charbon et coke	1 122	2 305	2 295
Minerais	5 831	7 771	8 440
Fer	326	100	199
Automobiles	—	375	386
Divers	286	188	173
Total	9 940	13 914	15 054

Source : Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg: « Jahresbericht 1966 » et le délégué du Land de Basse-Saxe pour le port de Emden.

Le nombre d'automobiles embarquées s'est accru considérablement depuis 1965 avec la mise en exploitation d'une grande usine d'automobiles à proximité du port.

Enfin les céréales, le sel, ainsi que le papier et la cellulose sont au nombre des principales marchandises pondéreuses du port de Emden.

DELFIJL

Delfzijl est un des rares port de la Communauté qui embarque plus de marchandises qu'il n'en

Répartition du trafic du port de Delfzijl en 1970 par principales catégories de marchandises

Catégories de marchandises	(en milliers de t)
Bois	161
Engrais manufacturés	42
Papier	92
Cellulose	91
Pierres	18
Produits industriels	436
Sel industriel	860
Autres marchandises	125
Total	1 825

débarque. A cet égard, le sel industriel des grandes salinières de la région joue un grand rôle.

AMSTERDAM et ROTTERDAM

Étant donné que des chiffres comparables sont disponibles pour ces deux ports, on est en mesure d'apprécier les relations concurrentielles existant pour les différents trafics de marchandises. Le trafic impressionnant du port de Rotterdam est dû essentiellement au mouvement des huiles minérales qui accaparent plus de la moitié de son trafic de marchandises. Cependant, Amsterdam est allé en s'imposant au cours des dernières années en tant que port de marchandises pondéreuses. Par conséquent, on ne peut plus guère parler de l'ancienne spécialisation d'Amsterdam dans le trafic des marchandises emballées ni d'une spécialisation de Rotterdam dans le trafic des marchandises pondéreuses. La position d'Amsterdam est relativement bonne par rapport à celle de Rotterdam dans le domaine des exportations et des importations de céréales et de bois (secteurs traditionnels), des minerais de fer, de ferraille et de combustibles solides.

FLESSINGUE

Le trafic du port de Flessingue montre une forte prédominance des mouvements de pétrole (environ 70 %), qui, cependant, ne représentent aucunement les seuls mouvements de ce port.

Répartition du trafic des ports d'Amsterdam et de Rotterdam par principales catégories de marchandises

(en milliers de t)

Catégories de marchandises	1966				1969			
	Marchandises débarquées		Marchandises embarquées		Marchandises débarquées		Marchandises embarquées	
	Amsterdam	Rotterdam	Amsterdam	Rotterdam	Amsterdam	Rotterdam	Amsterdam	Rotterdam
Total	10 831	99 429	3 688	30 951	14 222	137 766	4 967	44 881
dont :								
Céréales	2 105	5 374	774	835	2 339	3 609	1 126	1 104
Fruits frais, légumes	30	797	47	174	12	1 159	44	188
Autres produits alimentaires	802	4 008	566	1 378	789	4 993	558	1 856
Graines oléagineuses	390	2 859	66	422	514	3 236	61	598
Bois	596	967	12	43	704	967	14	46
Engrais	128	2 462	163	1 610	148	2 890	215	1 926
Minéraux	253	3 275	54	527	204	6 364	32	494
Minerai de fer et ferraille	2 123	12 350	238	155	4 604	20 438	271	470
Minerai de métaux non-ferreux	99	2 409	24	104	101	3 256	412	289
Autres matières premières	224	1 084	66	318	208	1 329	76	395
Combustibles solides	1 137	3 122	121	1 861	1 527	1 365	191	3 948
Pétrole et produits pétroliers	2 252	56 746	259	14 488	2 648	81 026	1 318	19 754
Goudron et benzol	33	339	51	235	54	474	46	415
Autres produits chimiques	86	1 479	338	2 000	90	3 457	332	3 422
Chaux	36	119	29	87	41	175	30	135
Métaux	77	954	111	1 198	105	1 537	87	1 823
Produits métalliques	23	61	34	102	16	72	30	150
Machines et véhicules	106	299	163	543	118	416	124	780

Source : Centraal Bureau voor de Statistiek: « Maandstatistiek international vervoer », décembre 1966, La Haye décembre 1967 et communications des ports.

Répartition du trafic du port de Flessingue par principales catégories de marchandises en 1969

(en milliers de t, chapitres NSTR)

Chapitre de la NSTR	Catégories de marchandises	Débar- quées	Embar- quées
0	Produits agricoles	153	15
1	Autres denrées alimentaires	1	0
2	Combustibles solides	4	33
3	Pétrole	573	14
4	Minerais, ferraille, pyrites de fer	4	—
5	Métaux et produits métallurgiques semi-finis	1	—
6	Minéraux, matériaux de construction	2	1
7	Engrais	76	—
8	Produits chimiques	6	14
9	Autres marchandises	2	211
	Total	821	289

Source : N.V. Haven van Vlissingen.

ANVERS

Les entrées globales du port d'Anvers se sont élevées en 1969 à 42,2 millions de tonnes de marchandises en vrac et à environ 6,5 millions de tonnes de marchandises emballées. Les sorties n'ont porté que sur 9,9 millions de tonnes de marchandises pondéreuses et 14,2 millions de tonnes de marchandises emballées.

Le mouvement des huiles minérales a représenté environ 39 % du trafic global de marchandises, les minerais 18 %, les produits sidérurgiques 11 %, les produits chimiques 3 %, les engrais manufacturés 3 %, les céréales et le charbon 2 %. Toutes les autres catégories de marchandises sont restées en dessous de 1 %, ce qui montre l'abondance de produits composant ces derniers 25 % du trafic du port d'Anvers.

Répartition du trafic du port d'Anvers par principales catégories de marchandises en 1969

Catégories de marchandises	En milliers de t	Pourcentage par rapport au trafic de marchandises global
Céréales	1 249	2
Fruits	394	0
Fourrages	571	0
Cellulose	471	0
Produits textiles	437	0
Minerais	13 095	18
Charbon	1 224	2
Huiles minérales	28 023	39
Fer et acier	7 733	11
Autres métaux	742	1
Engrais manufacturés	2 335	3
Verre et ouvrages en verre	346	0
Fuel-oil pour soutes	2 606	3
Autres marchandises	11 528	18
Total	73 000	100

Source : Algemene Directie van het Havenbedrijf, Antwerpen.

GAND

Son hinterland fortement industrialisé, qui comprend outre sa partie belge, le bassin industriel du nord de la France, assure au port de Gand un trafic très actif de marchandises emballées et surtout une forte position dans le domaine des exportations de fer et d'acier. Pour ce qui est des importations, les postes de loin les plus importants sont les minerais (1969 : minerai de fer = 1,5 million, minerai de manganèse = 0,2 million de tonnes). En deuxième position viennent les produits agricoles, en particulier, les céréales et le bois. Il est à noter que, depuis 1968, la première place dans le trafic de sortie est occupée par les produits pétroliers (1969 = 2,4 millions de tonnes) alors que le pétrole brut n'apparaît pas dans les statistiques du port de Gand, puisqu'il est amené par pipe-line de Zeebrugge.

Répartition du trafic du port de Gand par principales catégories de marchandises

(en milliers de t)

(Classification de la NST)	Catégories de marchandises	Débar- quées	Embar- quées
0	Produits agricoles	85	1 005
1	Denrées alimentaires, fourrages	5	176
2	Combustibles solides	42	287
3	Pétrole, produits pétroliers	2 423	149
4	Minerais	170	1 889
5	Produits métallurgiques	902	221
6	Minéraux, matériaux de construction	109	356
7	Engrais manufacturés	162	267
8	Produits chimiques	57	79
9	Machines et véhicules	112	102
	Total	4 067	4 531

Source : Stadsbestuur van Gent, Havendienst.

BRUGES-ZEEBRUGGE

Le trafic marchandises du port de Bruges-Zeebrugge s'est accru considérablement au cours des

Répartition du port de Bruges-Zeebrugge par principales catégories de marchandises en 1970

(en milliers de t)

Catégories de marchandises	Importations	Exportations
Charbon	454	1
Coke	—	135
Pétrole brut	5 408	—
Produits pétroliers	487	105
Marchandises transportées ferry-boats	161	183
Marchandises transportées car-ferries	229	263
Marchandises transportées par containers	576	387
Matériaux de construction	916	29
Fourrages et produits agricoles	89	42
Produits chimiques	251	66
Produits métallurgiques	28	56
Mélasse	78	21
Explosifs	57	30
Divers	42	10
Total	8 774	1 328

Source : Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtigen, NVMBZ.

dernières années (depuis 1968) grâce à deux nouveaux mouvements de marchandises, à savoir les arrivages de pétrole brut et le service des contai- ners vers Harwich. Un certain nombre de mouve- ments traditionnels a continué de s'accroître.

DUNKERQUE

Par suite de la forte croissance des importations de minerais et de charbon (3 millions de tonnes de plus), les déséquilibres entre les entrées et les sorties de marchandises dans le port de Dunkerque est encore plus grand : en 1962, le trafic de sortie ne représentait plus que 28 % du trafic d'entrée (1965 = 36 %).

Le tableau suivant montre quel a été en 1970 le trafic de Dunkerque pour les principales matières pondéreuses.

Répartition du trafic du port de Dunkerque par catégories de marchandises en 1970 (en milliers de t)

Catégories de marchandises	Débar- quées	Embar- quées (1)
Produits pétroliers	8 260	755
Minerais	8 946	—
Combustibles solides	1 655	—
Phosphates	245	—
Céréales	—	53
Sucre	—	220
Graines oléagineuses	180	—
Huiles et graisses	91	—
Laine	62	—
Coton et autres textiles	101	—
Pyrites	88	—
Produits métallurgiques	315	1 203
Bois	176	—
Engrais manufacturés	—	217
Sable et graviers	601	—
Ciment	—	205
Autres marchandises	780	1 275
Total	21 300	3 908

(1) Chiffres provisoires.
Source : Port autonome de Dunkerque.

LE HAVRE

Le Havre enregistre à l'entrée comme à la sortie une progression des marchandises pondéreuses li- quides, lesquelles représentaient déjà 85 % du trafic global des marchandises en 1966. S'agissant du tra- fic des pondéreux solides, les entrées et les sorties sont en nette régression et ne représentent plus que 3 %. Ces chiffres sont un fidèle reflet des chan- gements intervenus dans la structure de l'approvi- sionnement énergétique de la France.

Répartition du trafic du port du Havre par principales catégories de marchandises

(en milliers de t)

Catégories de marchandises	1966		1969	
	Débar- quées	Embar- quées	Débar- quées	Embar- quées
Produits agricoles et animaux vivants	884	216	836	637
Produits alimentaires et fourrages	548	252	501	341
Combustibles solides	174	105	1 251	182
Pétrole brut	22 257	17	37 040	835
Produits minéraux	1 984	1 653	1 266	3 943
Minerai de fer et ferraille	49	15	35	42
Minerai non ferreux et ferraille	90	0	124	—
Produits ferreux	32	46	46	42
Produits métalliques non ferreux	180	39	207	344
Matériaux de construction, pierres, terres	69	29	141	55
Matières premières pour l'industrie chimique	61	0	43	—
Engrais	6	16	39	10
Matières premières chimiques	112	70	102	111
Cellulose et pâte à papier	27	1	35	—
Autres produits chimiques	41	42	64	53
Moyens de transport et machines agricoles	29	112	57	135
Machines et produits métallurgiques	62	119	98	164
Verre	2	26	5	35
Autres produits	121	201	308	361
Total (sans armement de navire)	26 728	2 960	42 198	6 980

Source : Port autonome du Havre: Annuaire statistique.

ROUEN

Rouen est l'un de ces rares ports européens dont les entrées et les sorties de marchandises sont en quasi-équilibre. Cet avantage est dû, notamment, à ce que d'importants tonnages de produits pétro- liers sont expédiés à partir de ce port. Parmi les marchandises en vrac débarquées, et, outre le char- bon et le pétrole, on doit noter surtout les phos- phates, la cellulose, le papier, les produits chimiques, les minerais, les minéraux, le soufre, ainsi que d'im- portantes quantités de vin (353 000 t), des bananes (144 000 t) et des denrées alimentaires. Les expédi- tions se composent de produits pétroliers et avant tout de céréales (plus de 1 million de tonnes) ; à côté de la farine et du sucre, les produits chimiques, les véhicules, les machines et d'autres produits métallurgiques occupent une place spéciale dans l'activité de Rouen.

Répartition du trafic du port de Rouen en 1969 par catégories de marchandises

(en milliers de t)

Catégories de marchandises	Entrées	Sorties
Produits agricoles et animaux vivants	596	1 749
Produits alimentaires et fourrages	311	289
Combustibles solides	971	63
Pétrole brut	693	—
Produits pétroliers	878	3 091
Minerai de fer	1	5
Minerai non ferreux	16	5
Produits métallurgiques	42	82
Autres produits métalliques	18	11
Matières minérales et matériaux de construction	125	365
Matières premières pour l'industrie chimique	238	0
Engrais	1 089	60
Produits chimiques de base	106	108
Cellulose, pâte à papier	244	4
Autres produits chimiques	11	53
Véhicules et machines agricoles	2	66
Machines et produits métallurgiques	7	77
Verre	0	13
Autres produits manufacturés	260	81
Total	5 610	6 122

Source : Port autonome de Rouen: « Le port de Rouen ».

CHERBOURG

Pour 48 % le trafic du port de Cherbourg porte sur des produits pétroliers. La deuxième place est occupée par le granit avec 16 %.

NANTES-SAINT-NAZAIRE

Les trois ports de l'estuaire de la Loire, Nantes, Donges et Saint-Nazaire, groupés dans l'administration commune du « port autonome de Nantes-Saint-Nazaire » doivent avant tout au trafic pétrolier la chance de s'être élevés au rang de grands ports. En 1966, le pétrole et les produits pétroliers se sont accaparés 83 % du trafic total de ce complexe portuaire. En outre, aux entrées, le seul trafic de charbon, de denrées alimentaires, de produits agricoles, de produits métallurgiques, d'engrais, de produits chimiques et de matières premières a atteint respectivement des chiffres supérieurs à 100 000 tonnes. Quant au trafic de sortie, on ne peut noter, à part les 2 millions de tonnes de produits pétroliers, aucun mouvement de marchandises, quelle qu'en soit la catégorie qui dépasse les 100 000 tonnes.

N'était l'activité des produits pétroliers, Nantes n'aurait réalisé en 1966 qu'un trafic d'à peine 1,8 million de tonnes, alors qu'il fut tout au long du 18^e siècle, quand il existait encore une importante navigation sur la Loire, le premier port de France.

Répartition du trafic du port de Nantes-St-Nazaire en 1969 par principales catégories de marchandises

(en milliers de t)

Catégories de marchandises (NST)	Entrées	Sorties
Produits agricoles et animaux vivants	278	105
Denrées alimentaires et fourrages	440	16
Combustibles minéraux solides	214	1
Pétrole brut	5 709	—
Produits pétroliers	2 104	1 630
Minerais ferreux	—	19
Minerais non ferreux	—	—
Produits métallurgiques ferreux	91	116
Produits métallurgiques non ferreux	13	—
Minéraux, matériaux de construction	3	10
Matières premières pour l'industrie chimique	72	—
Engrais	334	10
Produits chimiques de base	28	71
Pâte à papier, cellulose	37	1
Autres produits chimiques	30	5
Véhicules et machines agricoles	—	4
Machines et appareils divers	1	8
Verre	—	—
Autres produits	6	8
Pêche	2	—
Ravitaillement	—	333
Total	9 302	2 337

Source : Port autonome de Nantes-St-Nazaire.

BORDEAUX

Le trafic marchandises du port de Bordeaux consiste, pour plus de 60 %, en huiles minérales et en produits pétroliers. Bordeaux est devenu un important port d'exportation de céréales (spécialement de maïs) et approvisionne l'industrie et l'agriculture régionales en matières de base d'importation, principalement en phosphates, en minerai de fer et en bois exotiques.

Répartition du trafic du port de Bordeaux en 1969

(en milliers de t)

Catégories de marchandises	Entrées	Sorties
Produits agricoles et animaux vivants	406	542
Denrées alimentaires et fourrages	526	229
Combustibles solides	77	2
Pétrole brut	2 967	—
Produits pétroliers	1 379	1 303
Minerais ferreux et non ferreux	218	15
Produits métallurgiques	43	11
Minéraux et matériaux de construction	107	56
Engrais naturels	314	—
Engrais manufacturés	24	135
Produits chimiques	113	36
Machines, véhicules, objets manufacturés	72	91
Trafic non commercial et ravitaillement	6	367
Total	6 252	2 787

Source : Port autonome de Bordeaux.

MARSEILLE

En 1966, le complexe portuaire du port autonome de Marseille (Marseille, Lavéra, Caronte, Étang de Berre, Port-Saint-Louis) a enregistré un trafic total de 62,4 millions de tonnes dont 55 millions de tonnes pour le pétrole et les produits pétroliers (soit 88 %). Le volume énorme de son trafic pétrolier a fait de Marseille le troisième des ports les plus importants de la CEE : il se classe immédiatement après Rotterdam et Anvers. Cependant, si l'on ne considère que l'ensemble de son trafic marchandises, à l'exclusion du pétrole, il n'occupe plus que la troisième place parmi les ports français, après Dunkerque et Rouen.

La proportion entre les pondéreux et les « divers » est, d'une manière globale, de 57,6 millions de tonnes contre 4,8 millions de tonnes et, compte non tenu du pétrole, de 2,6 millions de tonnes contre 4,8 millions de tonnes, ce qui est un rapport très favorable. En plus de son activité due au pétrole brut, Marseille connaît d'importants mouvements dans le secteur des pondéreux : minerais et ferrailles, céréales, charbons, pierres, terres, minéraux, matériaux de construction, engrais, oléagineux et boissons. Depuis la construction d'un silo à sucre (septembre 1966), le sucre est manutentionné comme marchandise en vrac (de septembre 1966 à décembre 1966 : 76 000 tonnes de sucre en vrac, et pour toute l'année 210 000 tonnes en sacs). Parmi les divers, les fruits et légumes sont en tête ; viennent ensuite avec des tonnages importants, les produits chimiques, les pierres et les terres, les véhicules, les machines et les denrées alimentaires.

Répartition du trafic du port de Marseille en 1966 par principales catégories de marchandises
(en milliers de t)

Catégories de marchandises	En vrac	Emballées	Total
Total	57 608	4 810	62 418
dont :			
Pétrole brut	48 795	—	48 795
Produits pétroliers	6 211	32	6 243
Charbon	148	5	153
Minerais et ferrailles	521	27	548
Produits métallurgiques	30	159	189
Pierres, terres, minéraux, matériaux de construction	282	377	659
Engrais	371	31	402
Produits chimiques	240	665	905
Véhicules et machines	—	354	354
Verre	—	47	47
Equipement militaire	—	58	58
Céréales	470	51	521
Fruits, légumes	—	699	699
Matières premières textiles	—	77	77
Bois	—	262	262
Matières brutes animales ou végétales	—	268	268
Sucre	76	216	292
Boissons	139	122	261
Épices	1	139	140
Produits alimentaires	4	381	385
Aliments pour animaux	32	72	104
Fruits oléagineux	288	193	481

Source : Port autonome de Marseille: trafic en 1966.

Répartition du trafic du port de Marseille en 1969 par catégories de marchandises

(en milliers de t)

Catégories de marchandises (NST)	En vrac	Emballées	Total
Produits agricoles	376	1 409	1 785
Produits alimentaires et fourrages	746	996	1 742
Combustibles solides	91	1	92
Produits pétroliers	56 650	27	56 677
Minerais et ferrailles	945	42	987
Produits métallurgiques	27	344	371
Minéraux bruts	568	378	946
Engrais	452	68	520
Produits chimiques	368	670	1 038
Machines, véhicules, produits manufacturés	—	1 213	1 213
Total	60 223	5 148	65 371

Source : Port autonome de Marseille.

SAVONE

Répartition du trafic du port de Savone en 1969 par catégories de marchandises

(en milliers de t)

Catégories de marchandises	Entrées	Sorties
Céréales	759	28
Autres produits agricoles et animaux	118	3
Produits alimentaires, fourrages	182	51
Combustibles solides	1 904	162
Pétrole	7 671	4
Minerais	573	25
Produits métallurgiques	362	120
Pierres, terres, matériaux de construction	181	10
Engrais	10	62
Produits chimiques	86	23
Cellulose et pâtes de bois	522	0
Papier	91	1
Machines, véhicules, produits finis	6	19
Total	12 464	507

Source : Ente autonomo del porto di Savona.

GÈNES

En 1969, 46,7 millions de tonnes de marchandises sont entrées dans le port de Gênes et 6,8 millions de tonnes seulement en sont sorties. Ce rapport de 1 à 7 n'est plus que de 1 à 5 si l'on fait abstraction du trafic pétrolier.

Avec son trafic de 35 millions de tonnes, Gênes est un des plus grands ports pétroliers d'Europe. Outre le pétrole, 10 millions de tonnes de pondéreux y ont été débarquées en 1969, contre 62 000 tonnes seulement pour les embarquements. L'augmentation du trafic des marchandises emballées est considérable : en 1969, 3 millions de tonnes de marchandises emballées ont été débarquées dans le port de Gênes, contre 2,5 millions de tonnes pour les embarquements.

Répartition du trafic du port de Gênes par principales catégories de marchandises

(en milliers de t)

Catégories de marchandises	Entrées			Catégories de marchandises	Sorties		
	1966	1968	1969		1966	1968	1969
Total	33 517	44 336	46 729	Total	5 518	6 771	6 752
dont :				dont :			
Pétrole	21 733	31 749	33 515	Pétrole	1 741	1 863	1 570
Charbon	1 874	1 719	1 917	Produits métallurgiques, tuyaux	610	613	622
Minerais	2 499	2 999	2 852	Véhicules, machines	431	554	646
Métaux et ferrailles	2 381	3 011	3 225	Textiles	72	103	96
Céréales	1 377	936	862	Produits chimiques	210	262	240
Viande congelée	104	63	80	Denrées alimentaires	165	271	256
Poissons	25	22	21				
Bananes	138	153	142				
Café et cacao	101	93	114				
Vins et boissons	242	295	397				
Graines oléagineuses	558	355	287				
Engrais	141	117	109				
Caoutchouc	90	93	104				
Bois	280	384	477				
Peaux	102	93	119				
Coton	71	53	63				
Laine	116	105	120				
Kaolin	140	186	159				

Source : Communication du Consorzio del porto autonomo di Genova.

LIVOURNE

Répartition du trafic du port de Livourne en 1969 par catégories de marchandises

(en milliers de t)

Catégories de marchandises	Entrées	Catégories de marchandises	Sorties
Total	7 210	Total	2 263
dont :		dont :	
Pétrole	5 438	Pétrole	1 300
Marchandises emballées	261	Matériaux de construction	222
Combustibles solides	222	Marchandises emballées	179
Matériaux de construction	190	Produits chimiques	124
Métaux	153	Denrées alimentaires	101
Blé	152	Métaux	68
Bois	144	Véhicules	31
Céréales	114	Textiles	24
Produits chimiques	90		
Papier	86		
Graines oléagineuses	66		
Peaux brutes	64		
Huiles et graisses pour l'alimentation humaine	51		

Source : Chambre de commerce de Livourne.

Comme il ressort du tableau ci-dessus, le trafic total du port de Livourne a atteint, en 1969, 9,5 millions de tonnes, dont 7,2 millions de tonnes aux entrées. Le pétrole représente 75 % des entrées ; on peut déduire du tableau ci-dessus la part des autres marchandises. Les chiffres concernant le trafic de

marchandises emballées méritent cependant d'être notés. Les chiffres de 261 000 tonnes déchargées et de 179 000 tonnes embarquées résultent de l'accroissement constant, depuis une dizaine d'années, du trafic maritime alimenté par les petites et moyennes industries de l'hinterland du port de Livourne.

CAGLIARI

Le port de Cagliari a connu, au cours des dernières années, un essor particulièrement spectaculaire dans le secteur pétrolier, à la suite de l'implantation du complexe de raffinage de Cagliari-Sarroch. Le trafic des marchandises solides s'est également considérablement accru.

Tandis que le volume des entrées augmente en raison de l'arrivage de fournitures et de demi-produits destinés aux industries nouvelles qui s'implantent dans l'île, les premiers effets de l'industrialisation se répercutent déjà également sur le trafic aux sorties. Avec ceux de l'agriculture, les produits de l'industrie compensent le recul des exportations de produits miniers et notamment celles de minerais de fer, mais également celles de plomb et de zinc.

Répartition du trafic du port de Cagliari en 1969 par catégories de marchandises

(en milliers de t)

Catégories de marchandises	Entrées	Catégories de marchandises	Sorties
Total	9 880	Total	8 140
dont :		dont :	
Pétrole	8 807	Pétrole et produits pétroliers	6 783
Minéraux	130	Produits chimiques	124
Métaux et ferrailles	46	Minerais métalliques	82
Minerais	41	Denrées alimentaires	23
Blé	36	Métaux	4
Bois	32	Divers et marchandises emballées	1 124
Charbon	30		
Divers et marchandises emballées	758		

Source : Consorzio area sviluppo industriale di Cagliari.

PALERME

Répartition du trafic du port de Palerme en 1970 par catégories de marchandises

(en milliers de t)

Catégories de marchandises	Entrées	Catégories de marchandises	Sorties
Total	1 904	Tota	468
dont :		dont :	
Combustibles liquides	766	Automobiles	155
Automobiles	183	Matériaux de construction	30
Kaolin	151	Produits agricoles	28
Céréales et légumes	130	Marchandises groupées	23
Fer	62	Vins et appétitifs	23
Produits demi-finis	56	Produits chimiques	19
Denrées alimentaires	50	Denrées alimentaires	13
Pierre ponce	48	Produits industriels	12
Marchandises groupées	44	Céréales	12
Charbon	42	Fer	5
Bois	33	Machines	4
Matériaux de construction	30	Divers	146
Produits chimiques	25		
Boissons	23		
Sucre	20		
Poissons	19		
Terre glaise	12		
Machines	12		
Divers	199		

Source : Ente autonomo del porto di Palermo.

NAPLES

Répartition du trafic du port de Naples en 1966 et 1969 par catégories de marchandises
(en milliers de t)

Catégories de marchandises	1966		1969	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Pétrole	6 564	1 869	6 558	1 914
Minerai de fer et autres minerais	2 132	441	2 666	745
Houille	1 464	—	1 366	—
Céréales	455	—	368	—
Fruits et légumes	216	190	209	147
Poissons, viandes	25	—	37	—
Café	14	—	31	—
Céréales pour l'alimentation humaine	45	83	110	60
Coton	30	—	23	—
Bois	81	—	194	—
Cellulose et papier	199	—	271	—
Métaux	290	—	148	—
Produits chimiques	110	31	108	42
Matériaux industriels	49	—	10	—
Matériaux de construction	124	47	153	80
Autres marchandises	272	171	146	293
Vins et autres boissons	—	—	—	40
Produits synthétiques	—	—	—	16
Total	12 069	2 831	12 389	3 337

Source : Ente autonomo del porto di Napoli.

Le pétrole et les produits pétroliers représentent environ la moitié du trafic marchandises du port de Naples. Le trafic de minerai et de charbon se chiffre par millions de tonnes. Parmi les principaux produits dont le trafic dépasse les 100 000 tonnes, on trouve, aux entrées, les céréales, les métaux, les fruits, le bois, la cellulose et le papier et, aux sorties, les métaux et les légumes.

BARI

Grâce au trafic pétrolier, le port de Bari a connu un très grand essor. En 1966, le pétrole représentait 92 % des entrées et 99 % des sorties. Le projet de développement appuyé par la CEE pourrait cependant avoir pour conséquence d'entraîner, au cours des prochaines années, des modifications dans la structure du trafic marchandises de ce port.

Répartition du trafic du port de Bari en 1966 par principales catégories de marchandises

(en milliers de t)			
Catégories de marchandises	Entrées	Catégories de marchandises	Sorties
Total	3 720	Total	1 918
dont :		dont :	
Pétrole brut	3 423	Produits pétroliers	1 905
Céréales	109	Charbon	2
Maïs	55		
Avoine et orge	42		
Ferraille	28		
Bois	6		
Pierre ponce	5		
Charbon	5		
Légumes	2		

Source : Camera di commercio industria e agricoltura, Bari. Communication du 9 juin 1967.

VENISE

Le trafic des trois ports de Venise (port commercial, port industriel et port pétrolier) a atteint, en 1966, près de 16 millions de tonnes, dont 7 millions environ pour le pétrole et les produits pétroliers, soit un peu moins de la moitié. Pour les minerais, les combustibles solides, les céréales et les phosphates, les chiffres dépassent le million de tonnes. En outre, le trafic portuaire de Venise est très différencié.

Répartition du trafic de Venise en 1966 par principales catégories de marchandises

(en milliers de t)	
Marchandises	Trafic
Total	15 947
dont :	
Pétales et produits pétroliers	7 066
Céréales	1 253
Fruits oléagineux	173
Autres produits végétaux	43
Animaux et produits animaux	30
Huiles et matières grasses	7
Denrées alimentaires	91
Matières premières textiles	252
Produits textiles	21
Bois et cellulose	481
Combustibles solides	1 514
Minerais	1 612
Produits minéraux	821
Matériaux de construction	106
Phosphates	1 131
Produits chimiques	781
Produits métallurgiques	374
Machines	110

Source : Provveditorato al porto di Venezia: Traffico del porto e dell'aeroporto di Venezia, anno 1966.

TRIESTE

En 1966, c'est-à-dire avant la mise en service de l'oléoduc transalpin, le trafic de pétrole et de produits pétroliers du port de Trieste atteignait 2,9 millions de tonnes, soit environ 48 % du trafic total de marchandises, qui était de 6,2 millions de tonnes. Le mouvement des autres marchandises représentait 3,2 millions de tonnes. En 1970, le trafic total a atteint 23,8 millions de tonnes, soit environ 93 % du trafic total de marchandises.

Mis à part le pétrole, le trafic de Trieste est très différencié et le chiffre de 100 000 tonnes est dépassé à l'entrée par les minerais, le charbon, le sable, les pierres et terres ainsi que le café, et, à la sortie, par le fer, le papier et le ciment.

Répartition du trafic du port de Trieste en 1970 par principales catégories de marchandises

(Ne figurent dans ce tableau que les mouvements de marchandises aux entrées et aux sorties se chiffrant par plus de 50 000 t)

(en milliers de t)

Catégories de marchandises	Entrées	Sorties
Total	25 639	1 817
dont :		
Pétrole brut	21 127	78
Produits pétroliers	2 007	567
Charbon	378	.
Bois	74	65
Papier	4	158
Ciment	.	115
Produits chimiques	11	58
Sable	129	.
Pierres et terres	205	11
Machines et appareils divers	7	90
Fer, acier, produits métallurgiques	74	234
Minerais	972	77
Coton brut	57	1
Légumes	99	.
Café	146	.

Source : Ente autonomo del porto di Trieste.

c) Le trafic pétrolier

C'est le trafic pétrolier qui a été, au cours des dernières décennies, à l'origine des plus spectaculaires des transformations qui se sont opérées dans le domaine des transports. Alors que le port en lourd des navires à cargaison sèche atteindra vraisemblablement un maximum compris entre 150 000 et 200 000 tonnes, on ne voit pas encore où l'on s'arrêtera pour ce qui est des dimensions des pétroliers. La navigation des pétroliers géants exige des eaux plus profondes, que tous les ports ne possèdent pas. D'où l'évolution de la position relative de certains ports plus anciens ; d'où également l'accès au rang de grands ports pétroliers de ports qui ne jouaient naguère qu'un rôle secondaire. A l'accroissement du tonnage des navires correspond par ailleurs la concentration des transports vers l'intérieur par oléoduc, concentration qui permet une migration de la capacité de raffinage vers l'intérieur et entraîne une concentration des raffineries

aux terminaux et aux stations intermédiaires des oléoducs. Il est clair, désormais, que les ruptures répétées d'oléoducs et l'accroissement des risques de pollution des eaux de mer et des côtes à la suite de naufrages de pétroliers géants (Torrey Canyon) appellent une révision de la législation sur les transports et des règles internationales du droit maritime.

Dans nombre de ports de la CEE, le transport des produits pétroliers représente plus de la moitié du trafic.

Indépendamment des nécessités qu'il implique quant à l'approfondissement des chenaux, à l'aménagement des nouveaux postes d'accostage, etc., le trafic pétrolier pose encore d'autres problèmes aux administrations portuaires. Il convient de noter, à ce propos, que la manutention d'une tonne de pétrole ne représente pour le port qu'une fraction minime de la valeur ajoutée résultant de la manu-

Arrivages de pétrole et de produits pétroliers dans les ports de la CEE en 1966 et 1969

(en millions de t)

Ports	1966	1969
Lübeck	0,0	0,1
Kiel	0,5	0,7
Brunsbüttelkoog	2,2	.
Hambourg	13,4	14,9
Brême (1966 et 1970)	1,3	3,3
Nordenham	1,0	.
Wilhelmshaven	19,9	20,8
Emden	1,4	2,6
Delfzijl	0,0	0,0
Amsterdam	2,2	2,6
Rotterdam	56,7	81,0
Flessingue	.	.
Anvers	20,5	24,5
Gand	0,1	0,0
Bruges-Zeebrugge	0,3	6,0
Dunkerque	6,1	7,2
Le Havre	24,2	38,3
Rouen	1,6	1,6
Cherbourg	.	0,1
Nantes-St-Nazaire	7,2	7,8
La Rochelle	1,0	.
Bordeaux	3,0	4,3
Sète	2,1	.
Marseille	50,4	51,3
Savone	5,0	8,0
Gênes	19,0	34,7
La Spezia	4,6	.
Livourne	3,7	5,4
Cagliari	5,3	8,8
Palerme	.	0,8
Augusta	15,0	.
Naples	5,6	6,6
Bari	3,3	.
Ancône	2,4	.
Falconara	2,5	.
Ravenne	4,4	.
Venise	3,0	.
Trieste	1,8	23,1

Source : Renseignements fournis par les différents ports.

tention d'une tonne de marchandises emballées. (Pour un grand port, cette fraction a été estimée, pour 1969, à 1/12.) Les autres branches de l'économie portuaire ne retirent d'ailleurs qu'un profit très limité du trafic pétrolier. Les pétroliers ne restent que peu de temps au port ; leur pétrole est pompé, puis est stocké plus ou moins longtemps dans les réservoirs avant d'être acheminé vers l'arrière-pays par des conduites souterraines. Toutes ces opérations hautement rationalisées sont en partie commandées électroniquement et ne demandent guère de personnel. Ce n'est pas grâce au pétrole que les armateurs, les banques, les courtiers maritimes, etc. font prospérer leurs affaires. Ce trafic, tout en exigeant actuellement les plus gros investissements portuaires, n'est pas générateur d'une valeur ajoutée considérable. Il convient de noter que les plus grands des ports pétroliers de la CEE (à l'exception d'Anvers) disposent tous d'un oléoduc : Rotterdam, Marseille, Le Havre, Gênes, Wilhelmshaven, Trieste. Le port d'Anvers présente à cet égard une particularité : alors qu'il est déjà avec un trafic maritime de 24,5 millions de tonnes (1969), un des plus grands ports pétroliers, il reçoit en outre depuis 1971, par l'oléoduc Rotterdam-Anvers, jusqu'à 24 millions de tonnes de pétrole brut par an.

Part des hydrocarbures et des produits pétroliers dans le trafic total des principaux ports de la CEE

(en %)

Ports	1966	1969
Lübeck	0	22
Kiel	26	.
Hambourg	41	41
Brême	11	14
Wilhelmshaven	99	99
Emden	19	21
Delfzijl	.	3
Amsterdam	17	20
Rotterdam	51	55
Flessingue	.	70
Anvers	.	38
Gand	.	27
Bruges-Zeebrugge	.	64
Dunkerque	45	43
Le Havre	87	85
Rouen	35	39
Cherbourg	.	48
Nantes-St-Nazaire	83	81
Bordeaux	61	62
Marseille	88	82
Savone	.	60
Gênes	60	69
Livourne	.	71
Cagliari	.	87
Palerme	.	32
Naples	52	26
Bari	92	.
Venise	45	.
Trieste	48	81

d) Le trafic des marchandises CECA

La part de la navigation maritime dans le transport de marchandises CECA a oscillé, de 1956 à 1965, entre 15 et 23 %⁽¹⁾.

Les transports maritimes de combustibles solides sont tombés de 52,6 millions de tonnes en 1956 à 34,2 millions de tonnes en 1965, après avoir atteint, en 1959, un minimum de 27,5 millions de tonnes.

Part de la navigation maritime aux entrées et aux sorties dans le trafic avec les pays tiers par groupes de produits CECA en 1956 et en 1964-1965

(en millions de t et en %)

Groupe de produits	1956	1964	1965
<i>Combustibles minéraux solides</i>			
Réception:			
Total	45,6	35,7	33,9
Navigation maritime	40,6	31,6	29,5
Part de la navigation maritime	89	89	87
Expédition:			
Total	18,4	9,4	9,2
Navigation maritime	9,3	2,7	2,8
Part de la navigation maritime	51	29	31
<i>Minerais et ferraille</i>			
Réception:			
Total	27,8	51,9	58,7
Navigation maritime	27,1	51,5	58,1
Part de la navigation maritime	97	99	99
Expédition:			
Total	1,7	1,6	1,9
Navigation maritime	0,7	0,4	0,2
Part de la navigation maritime	42	25	11
<i>Produits sidérurgiques</i>			
Réception:			
Total	2,5	4,8	4,4
Navigation maritime	1,5	2,9	2,8
Part de la navigation maritime	60	60	63
Expédition:			
Total	9,5	12,0	15,2
Navigation maritime	7,9	9,9	13,0
Part de la navigation maritime	83	82	85
<i>Produits CECA total</i>			
Réception:			
Total	75,9	92,4	97,1
Navigation maritime	69,3	86,0	90,4
Part de la navigation maritime	91	93	93
Expédition:			
Total	29,6	23,0	26,3
Navigation maritime	17,9	12,9	16,0
Part de la navigation maritime	60	56	61

Source : Office statistique des Communautés européennes.

⁽¹⁾ Ces chiffres n'ont trait qu'à la navigation maritime et fluviale et aux chemins de fer, car on ne dispose pas de données afférentes aux transports par route.

En revanche, les transports de minerais et de ferraille ont augmenté, passant de 28,7 millions de tonnes en 1956 à 59,3 millions de tonnes en 1965, compensant ainsi largement le recul enregistré dans le transport de charbon.

Les transports par mer de produits sidérurgiques ont presque doublé de 1956 à 1965, passant de 9,8 millions de tonnes en 1956 à 18,9 millions de tonnes en 1965. D'une manière générale, les transports de produits CECA ont évolué comme suit : après être passés de 91,1 millions de tonnes en 1956, sous l'effet conjugué de la crise conjoncturelle et de la crise charbonnière, ils ont atteint un maximum de 111,5 millions de tonnes en 1965 (on ne dispose pas encore de données plus récentes).

Si l'on considère uniquement le trafic avec les pays tiers, on obtient le tableau ci-contre.

e) La question de la spécialisation par catégories de marchandises

On a déjà constaté, à propos du trafic pétrolier, qu'il s'établit une spécialisation des ports européens, certains d'entre eux étant devenus, au cours des vingt dernières années, de grands ports pétroliers,

et que l'accroissement du tonnage des navires semble devoir accentuer encore cette spécialisation.

Reste à savoir si cette spécialisation porte également sur les autres marchandises. Cette question est importante, car elle est liée au problème de la concentration des transports. Les arguments que l'on peut avancer pour ou contre l'adoption de mesures politiques visant à la concentration des transports et partant, à la spécialisation des ports, diffèrent selon que cette spécialisation s'est ou non déjà manifestée à la faveur de la libre concurrence.

La nature du trafic d'un port est d'abord conditionnée par son arrière-pays. Si l'arrière-pays d'un port produit de la betterave sucrière alors que l'arrière-pays d'un autre port n'en produit pas, on ne s'étonnera pas que le premier exporte du sucre alors que le second ne le fait pas.

Que des courants de trafic aient tendance à se concentrer, on peut en faire la constatation en analysant de plus près le mouvement de deux ports disposant d'un arrière-pays et de moyens techniques similaires. Les ports de Hambourg et de Brême peuvent donc être pris comme exemples.

On peut tirer du tableau qui suit les conclusions suivantes : pour toute une série de marchan-

Exemples de spécialisation du trafic par catégories de marchandises de Hambourg et Brême en 1966

(en milliers de t)

Nature des marchandises	Réception		Expédition	
	Ports de Brême	Hambourg	Ports de Brême	Hambourg
Total des marchandises	11 555,5	28 336,9	5 765,3	9 148,0
Trafic se faisant principalement par Hambourg				
Agrumes	45,4	388,2	—	6,0
Pommes de terre	0,2	2,8	0,4	9,8
Viandes, produits à base de viande	8,4	110,9	6,0	60,9
Thé et épices	1,8	28,4	0,3	8,9
Cacao et produits chocolatés	1,6	131,1	2,1	27,3
Graines et fruits oléagineux, huiles végétales et animales	30,5	1 591,7	9,1	195,7
Peaux et fourrures non travaillées	2,1	112,6	1,9	14,2
Pétrole brut	103,8	11 049,2		
Engrais	28,8	228,0		
Malt			1,0	40,0
Sucre			0,3	70,9
Fourrages			8,2	711,0
Sel gemme et sel marin			2,9	109,3
Fer brut, acier brut			10,4	462,9
Trafic se faisant principalement par Brême				
Laine	99,3	47,0		
Coton	260,1	75,6		
Minerais	2 770,2	759,9		
Houille, tourbe			654,8	248,6
Produits laminés, étirés, produits de fonderies			1 516,6	669,0

Source : Office statistique du Land de Hambourg.

dises, il existe une nette prédominance d'un port sur l'autre. Le fait que le mouvement de marchandises soit à peu près deux fois plus important dans le port de Hambourg que dans celui de Brême ne signifie pas que la même proportion se retrouve pour toutes les catégories de marchandises.

Hambourg bénéficie d'une position particulièrement forte pour ce qui est des importations d'agrumes. Hambourg l'importe encore de loin sur Brême, tant aux sorties qu'aux entrées, pour les pommes de terre, les viandes et les produits à base de viande et, traditionnellement, pour le thé et les épices, le cacao et les produits chocolatés. Le fait que Hambourg ait également la prépondérance pour les graisses et les fruits oléagineux, les huiles et les graisses végétales et animales tient à ce que les industries de transformation de ces produits se sont concentrées à proximité. Il en va de même pour le pétrole. La prédominance de Hambourg pour les peaux et cuirs, ainsi que pour les engrais, pourrait s'expliquer par la position plus centrale de ce port par rapport à un arrière-pays où le Schleswig-Holstein joue de son côté un grand rôle pour ces marchandises.

Pour les mouvements de malt, la présence de l'industrie brassicole à Hambourg même est un facteur déterminant.

La betterave sucrière est produite principalement en Basse-Saxe orientale. Il en est de même des fourrages. De même, la concentration à Hambourg des exportations de sel gemme et de sel marin tient à la position géographique même des producteurs. Il en va autrement, par contre, pour les exportations de fer et d'acier brut dont une part étonnamment grande est acheminée sur Hambourg, alors que Brême s'adjuge la part du lion dans les exportations de produits sidérurgiques laminés, étirés et les produits de fonderie. Ces phénomènes ne sauraient s'expliquer, l'un comme l'autre, par de simples raisons géographiques.

Brême jouit d'une supériorité traditionnelle dans les importations de laine et de coton, supériorité qu'elle a acquise grâce à la qualité des services rendus à ce secteur. Pour ce qui est des importations de minerais, le port de Hambourg est défavorisé par l'absence de liaisons fluviales. Mais pour Brême lui-même, le trafic de minerais est une nouveauté ; il s'est développé aux dépens d'Emden, si bien qu'en matière de trafic de minerais, il y a eu diminution de la concentration du fait de l'entrée en jeu de Bremerhaven. En ce qui concerne les exportations de houille et de tourbe. Brême prend le pas sur Hambourg pour des raisons géographiques.

· Trafic maritime des passagers relatif à quelques ports des pays de la CEE en 1964 et en 1968

Ports		1964	1968
Lübeck		—	1 032 711
Hambourg		40 429	43 224
Ports de Brême		116 781	147 799
Emden		.	18 496
Amsterdam		17 728	125 650
Rotterdam		121 585	177 557
Hoek van Holland et autres ports néerlandais		572 270	606 069
Anvers		53 413	36 095
Gand		2 134	2 142
Bruges et Zeebrugge		6 198	241 391
Ostende		1 758 995	1 950 146
Dunkerque	uniquement le trafic international	245 241	207 210
Calais		1 558 887	.
Boulogne		885 887	.
Dieppe		363 760	.
Le Havre		198 415	360 216
Marseille		747 978	460 084
Gênes	y compris le trafic national	537 491	792 239
Piombino		763 714	997 984
Naples		2 196 497	2 462 330
Palerme		285 055	416 358
Venise		225 419	213 721
Trieste		290 586	213 466

Source : Office statistique des Communautés européennes.

On peut conclure de ce qui précède qu'il y a spécialisation des ports et concentration des trafics lorsque les facteurs géographiques, tarifaires et techniques l'imposent et aussi lorsqu'un port de mer finit, après des années, par s'assurer un net avantage, sur le plan de la concurrence, pour un produit donné. D'autre part, il résulte des chiffres fournis plus haut qu'un port ne réussit pour ainsi dire jamais à s'assurer le monopole des transports d'une marchandise. En effet, les facteurs qui incitent à choisir tel port plutôt que tel autre sont trop nombreux et leur importance varie trop considérablement d'un usager à l'autre. Plus on approfondit la question, plus il apparaît qu'il serait de mauvaise politique d'éliminer la concurrence entre les ports et de vouloir orienter le trafic de façon rigide. Même si l'on parvenait à éviter toute perte de rendement, le renchérissement du trafic serait inévitable. En 1966, plus de 125 000 tonnes de peaux et fourrures non travaillées ont été acheminées sur Hambourg. Faudrait-il donc contraindre les expéditeurs des 4 000 autres tonnes, passant par Brême, à choisir désormais le port de Hambourg ? De toute évidence, il ne pourrait en résulter aucun avantage. Votre commission s'en tient donc à la recommandation qu'elle avait faite en 1961 dans le rapport de M. Kapteyn (doc. 106/1961-1962), à savoir que la concentration du trafic et la spécialisation des ports ne sauraient s'opérer qu'à la faveur de la concurrence et qu'elles ne peuvent faire l'objet de la politique du trafic portuaire.

f) Le trafic voyageurs

Le trafic voyageurs obéit à d'autres lois que le trafic marchandises. En particulier, le facteur temps y joue un plus grand rôle et l'emporte même souvent sur le facteur coût. Aussi, à la différence du trafic marchandises, le trafic voyageurs ne suit-il pas la tendance qui consiste à acheminer le chargement par voie d'eau à l'intérieur des terres, aussi près que possible du lieu de destination. c'est-à-dire à ne faire transporter ce chargement par les moyens de transport par terre, beaucoup plus coûteux, qu'après s'être avancé aussi loin que possible dans l'estuaire des fleuves. Au contraire, les paquebots accostent le plus souvent au point le plus avancé de la côte, afin de permettre aux passagers de poursuivre leur route dans les meilleurs délais en empruntant les moyens de transport par terre, qui sont plus rapides. C'est pourquoi, si l'on parcourt les statistiques relatives au trafic voyageurs, on s'aperçoit qu'il existe des ports où le mouvement des voyageurs est considérable et qui, par contre, ne jouent aucun rôle dans le transport des marchandises et, à l'inverse, des ports dont le trafic marchandises est très important, mais dont l'activité est insignifiante en ce qui concerne les passagers.

Les chiffres ci-contre rendent compte de la situation en 1964 et en 1968. Il n'est malheureusement pas encore possible de faire la distinction pour tous les ports selon des méthodes uniformes, entre les différents trafics, à savoir, le trafic international et le trafic national, le trafic régulier et le trafic touristique, les voyages au long cours et le cabotage, etc.

Il ressort de ce tableau, que les chiffres relatifs aux mouvements de passagers sont élevés pour les voyages entre côtes proches les unes des autres.

Dans le trafic international à grande distance, la navigation maritime a perdu une grande partie de son importance au profit des transports aériens.

Toutefois, même si l'on fait abstraction du cabotage, l'avion ne voue nullement le trafic maritime des passagers à la disparition : depuis quelques années, le tourisme maritime connaît une expansion rapide et de plus en plus massive. La concurrence des transports par air ne doit donc aucunement porter à un pessimisme exagéré en ce qui concerne les ports de la navigation.

Voici encore quelques prévisions et d'autres chiffres concernant un certain nombre de ports :

LÜBECK

Le trafic de cabotage régulier s'est fortement accru au cours des dernières années. De 163 000 passagers environ en 1962, il est passé à 798 000 en 1966 et à 1 252 000 en 1970.

KIEL

De 1962 à 1966, le trafic de cabotage s'est accru dans une mesure considérable. En effet, il est passé de 69 685 passagers pour une seule ligne à 344 564 passagers pour 4 lignes ; en 1970, le nombre des passagers a atteint 477 711. Il faut s'attendre à un nouvel accroissement du trafic dans les années à venir.

HAMBOURG

Quant au trafic voyageurs du port, on a enregistré en 1969 (cabotage et Cuxhaven compris), outre quelque 1 000 voyageurs en croisière et quelque 16 000 voyageurs faisant simplement escale, 43 000 entrées et 43 000 sorties de voyageurs (alors que le mouvement du trafic aérien se chiffrait par 494 000 voyageurs).

BRÊME

Bremerhaven s'est assuré une solide réputation de « gare maritime » européenne. Sa position est tout aussi forte pour ce qui est des croisières et du cabotage avec l'Angleterre.

WILHELMSHAVEN et EMDEN

Trafic voyageurs nul.

DELFTZIJL

Trafic voyageurs nul.

AMSTERDAM

En 1966, le trafic voyageurs d'Amsterdam était inférieur à 116 000 personnes. Depuis la construction, en 1967, d'un embarcadere pour car-ferries et l'aménagement, en 1970, d'installations d'accueil spéciales pour passagers des navires de croisière, le trafic voyageurs a considérablement augmenté (1969 : 133 356 personnes).

ROTTERDAM

En 1966, le port de Rotterdam intervenait à concurrence d'environ 110 000 personnes dans le trafic voyageurs des ports néerlandais ; ce chiffre est

passé à plus de 160 000 en 1969. En un certain sens, le trafic de Hoek van Holland, qui représente la plus grande partie du reste du trafic, devrait s'ajouter aux chiffres relatifs à Rotterdam.

FLESSINGUE

Bien que n'ayant pas un trafic voyageurs régulier, le port de Flessingue a enregistré, en 1969, 131 voyageurs aux sorties et 153 aux entrées.

ANVERS

Le trafic voyageurs du port d'Anvers a tendance à régresser. En 1967, on a enregistré 28 827 passagers aux entrées et 11 766 aux sorties.

GAND

Pas de trafic de voyageurs notable.

BRUGES-ZEEBRUGGE

Le trafic voyageurs de ce port a fortement augmenté au cours des dernières années, à la suite de l'ouverture de la ligne de car-ferries Zeebrugge-Douvres, et a dépassé, en 1970, le chiffre d'un demi-million de passagers.

DUNKERQUE

Le total du trafic passagers du port de Dunkerque a atteint, en 1966, le chiffre de 281 895 voyageurs, dont 136 842 aux entrées et 145 053 aux sorties. Cependant, le trafic avec l'outre-mer n'intervient dans ce chiffre considérable que pour 1 405 unités, le reste ayant trait au cabotage entre Dunkerque et Douvres.

Après avoir atteint un niveau record en 1966, le trafic passagers de Dunkerque a fortement régressé : 1967 : 209 000 passagers ; 1968 : 203 000 ; 1969 : 210 000. Cette régression n'est manifestement pas due à des causes conjoncturelles, mais à la concurrence exercée par les ports voisins.

LE HAVRE

Au Havre, le trafic total des passagers (national et international) est passé de 286 526 voyageurs en 1965 à 350 910 en 1966 et de 427 790 en 1968 à 494 269 en 1969. Cet accroissement régulier résulte de l'expansion continue du cabotage entre Le Havre et la Grande-Bretagne. En 1969, le long cours ne représentait que 18,9 % du trafic total (93 276 passagers), et le trafic national, 1,6 % (soit 8 071 passagers) du trafic total.

ROUEN

Pas de trafic voyageurs.

CHERBOURG

En 1969, le trafic passagers de Cherbourg atteignait 265 802 voyageurs. Depuis quelques années, ce trafic est en progression constante grâce à la ligne de car-ferries Cherbourg-Southampton, qui représente 91 % du trafic.

BORDEAUX

Le trafic passagers de Bordeaux n'est plus très important. Alors que le nombre de personnes transportées était de 7 890 en 1966, il n'a plus été que de 477 en 1969, la plupart des passagers empruntant la ligne d'Afrique occidentale. En 1938, le nombre des passagers atteignait encore le chiffre de 52 782 passagers. En revanche, le trafic aérien est en plein essor.

MARSEILLE

Le nombre total des voyageurs transitant par Marseille est tombé de 1 074 300 en 1964 à 853 000 en 1965 et à 826 000 en 1966. En 1968, le nombre total des voyageurs n'était plus que de 684 000, mais le chiffre de 727 000 a été atteint en 1969 en raison de l'accroissement important du trafic avec la Corse. Le trafic avec l'Algérie a également légèrement repris. Pour les croisières, il y a eu un fort accroissement du nombre de passagers, qui a atteint 11 000 en 1965 et 31 000 en 1966, pour retomber ensuite à 13 000 passagers en 1968 et à 4 000 en 1969.

Fait à noter, les mouvements de passagers entre Marseille et la Corse ont atteint le total de 247 000 passagers en 1966 et de 269 000 en 1969, alors que sur les lignes reliant Marseille à l'Italie, on ne comptait que 1 700 passagers. Dix ans après la création du Marché commun, il subsiste donc toujours, dans ce secteur, une nette différenciation entre la France et l'Italie. Depuis 1967, une première ligne de navigation relie Palerme et la Sardaigne à Toulon.

GÈNES

Le nombre total de passagers transitant par Gênes est passé de 768 000 en 1968 à 882 000 en 1969. La part du trafic entre Gênes et la Sardaigne a été respectivement de 405 000 et 473 000 passagers.

Quant au transport d'émigrants outre-mer, s'il représentait autrefois un élément essentiel trafic voyageurs, il est aujourd'hui presque inexistant.

Les croisières en Méditerranée attirent à Gênes un nombre sans cesse croissant de passagers (1968 : 137 000 ; 1969 : 162 000). On enregistre la même évolution pour les lignes de car-ferries (1968 : 161 000 ; 1969 : 234 000).

LIVOURNE

Le trafic passagers du port de Livourne a une importance réduite, bien qu'au cours des dernières années le nombre de croisières comportant une escale à Livourne en vue de visiter la Toscane ait fortement augmenté. En 1969, le port de Livourne a enregistré 14 138 passagers aux entrées et 15 416 aux sorties, soit un total de 29 554 passagers.

CAGLIARI

La part essentielle du trafic passagers de Cagliari est naturellement constituée par le trafic avec la péninsule. Différentes compagnies de navigation assurent la liaison grâce à des services quotidiens et hebdomadaires. Des bacs modernes et rapides relient Cagliari à Civitavecchia (Rome), Gênes, Livourne, Naples et Palerme.

En raison de l'importance croissante de la Sardaigne du point de vue touristique, un grand nombre de croisières comportent désormais une escale à Cagliari. Le nombre total des passagers, qui était, à Cagliari, de 356 000 en 1964, est passé à 417 000 en 1969.

NAPLES

Le nombre élevé de voyageurs transitant par Naples s'explique en premier lieu par la navigation dans le golfe et les mouvements de trafic avec l'île de Parthénon et l'île de Pontini. En 1966, sur un total de 2 500 000 passagers, on comptait 1,9 million de passagers pour ces lignes. En 1968, ce trafic est passé de 2,5 à 2,1 millions. La part du trafic avec Palerme a atteint 240 000 passagers en 1966 et 203 000 en 1968. Le trafic avec les ports italiens se maintient à plus de 10 000 passagers en provenance ou à destination de la Sardaigne, de Gênes et des îles éoliennes. Quant au trafic avec la France — nous avons déjà signalé ce phénomène curieux — il n'a atteint que le chiffre de 5 000 passagers. En trafic international, le nombre de passagers a dépassé les 10 000 sur les lignes d'Israël (1966 : 3 200 ; 1968 : 11 000) ; d'Argentine : (1966 : 14 000 ; 1968 : 12 000) ; du Venezuela (1966 : 14 000 ; 1968 : 11 000) ; du Canada (1966 : 12 000 ; 1968 : 3 000) ; des États-Unis (1966 : 65 000 ; 1968 : 45 000) et de l'Australie (1966 : 18 000 ; 1968 : 11 000). Le trafic voyageurs entre Naples et les ports situés en dehors du golfe de Naples a atteint un total de 534 000 en 1966 et 519 000 passagers en 1968.

PALERME

Le trafic passagers du port de Palerme est passé, de 1965 à 1969, de 157 000 à 229 000 passagers aux entrées et de 153 000 à 214 000 passagers aux sorties.

BARI

Le trafic voyageurs du port de Bari a évolué comme suit au cours des dernières années : 1964 : 9 374 passagers ; 1965 : 14 210 passagers et 1966 : 38 281 passagers. En raison de cet accroissement appréciable du trafic voyageurs et de ses perspectives de développement (notamment en ce qui concerne les lignes de ferries qui non seulement desservent les ports yougoslaves situés à proximité, mais assurent aussi la liaison avec certains ports grecs et soviétiques), il a été prévu d'aménager le môle de St-Vito en vue d'y établir un nouveau port pour passagers, et le financement de ces travaux est dès à présent assuré. Les chenaux d'accès seront approfondis.

VENISE

De 1965 à 1966, le trafic voyageurs est tombé de 286 300 à 236 476, soit une baisse de 15 %. En 1966, Venise a été port d'escale ou de départ de 14 croisières auxquelles participaient 7 659 personnes.

TRIESTE

A Trieste, le nombre de passagers a atteint environ 300 000 en 1965 et environ 238 000 en 1970, les entrées et les sorties se répartissant de façon à peu près égale.

2. Les investissements d'infrastructures destinés aux ports et à la manutention

a) Exigences dues à l'accroissement du trafic

Nous avons déjà exposé, dans un chapitre précédent, combien le trafic maritime des ports européens s'était développé au cours des deux dernières décennies et à quel point il pourrait se développer durant les vingt prochaines années.

Une extrapolation, même prudente, des chiffres actuels, donne des ordres de grandeur absolument exceptionnels. Les ports maritimes européens seront-ils en mesure de faire face à une telle expansion des échanges ?

La réponse à cette question est affirmative.

Ce qui a le plus impressionné votre commission au cours de ses diverses missions d'information, c'est l'ampleur des projets intéressant les ports européens. Quelques-uns de ces projets sont en bonne voie d'exécution. Certaines réalisations ne peuvent être comparées qu'aux plus grands des ouvrages de l'humanité.

Votre commission a visité un grand nombre de ports et y a envoyé des délégations.

En outre, afin de préparer ce rapport, votre rapporteur s'est livré sur place, à Trieste, à une étude approfondie. Dans tous ces ports — et dans quelques autres, comme en témoigne la documentation — on s'attache énergiquement à réaliser de grands travaux d'extension de la zone portuaire. Il est difficile de dire ce qui force le plus l'admiration, du dynamisme qui règne dans nos ports européens, ou de l'optimisme avec lequel on envisage l'avenir. Il est impossible de décrire en détail, dans les limites de ce rapport, tous les investissements qui sont effectués actuellement, ou qui le seront au cours des prochaines années, en vue de doter les ports de quais et de postes d'amarrage, d'engins de manutention tels que grues, élévateurs à fourches et autres appareils de transport, d'aires d'entreposage et de hangars, de routes et de voies ferrées. Nous nous contenterons d'examiner plus particulièrement, dans les deux sections suivantes, les travaux entrepris ou projetés en vue d'approfondir les chenaux d'accès, travaux rendus indispensables par l'accroissement du tonnage des navires, ou de réaliser les installations spéciales qu'appelle le trafic des porte-containers. Il nous paraît que la simple indication de la superficie des ports, exprimée en hectares, est préférable à une accumulation de détails qui ne permettraient pas de prendre une vue d'ensemble de la situation.

LÜBECK

Les modifications structurelles du trafic sur la Baltique ont suscité, ces dernières années, l'aménagement à Lübeck-Travemünde d'un port de cabotage spécial. En outre, l'avant-port a été doté d'un quai nord aménagé en poste de manutention horizontale (système « roll-on-roll-off »). Des études relatives à l'aménagement d'un avant-port du port de cabotage de Travemünde ont déjà été menées à bien. Les terrains nécessaires ne manquent pas.

KIEL

L'aménagement de nouveaux terre-pleins permettra à Kiel de faire face à l'accroissement des besoins d'aires d'entreposage pour transports par containers. L'aménagement du Bollhörn (début des travaux en 1971, durée prévue, environ 4 ans) dans le port fluvial comportera la construction des installations nouvelles offrant un mouillage de 10 mètres : 520 mètres de quais, 40 000 m² d'aires de circulation et d'entreposage (hangars à volonté), 5 grues et 5 postes à manutention horizontale. Le deuxième projet d'aménagement d'envergure du port de Kiel concerne le port de la rive est, qui disposera d'environ 20 hectares de surface portuaire.

BRUNSBÜTTELKOOG

Cent soixante hectares de terrains industriels sont disponibles pour les prochaines années, dans le nouveau grand port de Brunsbüttelkoog. Au nord de la ville se trouve une zone d'expansion de 40 hectares, destinée à recevoir les industries du port.

Conçu pour recevoir des navires de 100 000 tdw, le nouveau port pétrolier était, à l'origine, beaucoup trop grand pour un trafic qui se situait entre 2 et 3 millions de tonnes de pétrole par an. On ne pouvait escompter un accroissement du taux d'utilisation des nouvelles installations qu'à partir de 1968.

HAMBOURG

La superficie totale de la zone portuaire de Hambourg est de 10 000 hectares (6 200 hectares de terre-pleins et 3 700 hectares de plans d'eau), dont 1 460 hectares pour le port franc. A l'embouchure de l'Elbe, le Land de Basse-Saxe a acquis 9 000 hectares, dont la seule utilité immédiate est d'assurer au port des possibilités d'expansion.

BRÈME-BREMERHAVEN

La longueur des quais accessible aux navires s'étant révélée insuffisante dès la fin des années 50, Brême décida, en 1960, d'aménager sur la rive gauche de la Weser une nouvelle zone portuaire, d'une étendue de 820 hectares. Ont été construits jusqu'à présent un canal maritime et un bassin offrant 1 500 m de quais, 80 000 m² de hangars, 45 grues et 3 ponts transbordeurs pour containers. La superficie totale de l'ensemble portuaire de Brême se trouve ainsi portée à 2 540 ha.

La nouvelle zone portuaire a été ouverte au trafic des containers dès 1966 et en raison du développement rapide de ce mode de transport, l'extension des installations nécessaires a été continue.

D'autre part, des postes à containers ont également été réalisés dans l'ensemble portuaire de Bremerhaven à partir de 1967, en raison du fait que la proximité de la haute mer rendait cet ensemble portuaire particulièrement propre à recevoir les navires porte-containers et les navires porte-barges (« LASH »).

On commença par aménager en vue de ce trafic, derrière les écluses, les deux quais du port nord (ayant chacun 400 m de longueur). En même temps, on entama le remblayage hydraulique du Watt, du côté fleuve de la zone portuaire nord, pour y établir,

au-delà des écluses, un terre-plein de 48 ha le long d'un quai de 900 m de long destiné aux navires porte-containers de la troisième génération. Depuis, deux postes d'accostage de 300 m de long chacun ont été aménagés sur le quai côté fleuve et le troisième poste d'accostage doit être mis en service dans le courant du premier semestre de 1972. Le centre pour containers de Bremerhaven se trouvera alors doté d'un port spécial de 55 ha offrant 7 postes d'accostage, qui permettra la manutention des containers tant du côté mer que du côté du port. Le port nord doit être réservé au service de feeder et au transbordement continu, tandis que les gros navires porte-containers pourront être déchargés et chargés du côté fleuve. La superficie totale de l'ensemble portuaire de Bremerhaven est actuellement de 750 ha.

En outre, un terrain de 300 ha, situé à Lunesiel, a été cédé par le gouvernement fédéral à celui du Land de Brême. On pourra donc désormais projeter la réalisation, sur la « Luneplate », d'une nouvelle zone portuaire de 5 600 ha. D'autre part, 2 460 autres hectares sont disponibles entre la Lesum et la Weser à Niederwieland et à Farge ; Weddewarden, à Bremerhaven, offre également d'appréciables possibilités d'aménagement de nouveaux mouillages en eau profonde.

WILHELMSHAVEN

Les quais affectés à la navigation commerciale dans les bassins du port ont un développement d'environ 1 000 m et devraient être en partie remis en état. On aménage actuellement le port pétrolier pour lui permettre d'accueillir des pétroliers d'un port en lourd atteignant 250 000 tdw. On projette également la construction d'un nouvel appontement pour la manutention de marchandises en vrac. La première tranche de ces travaux sera entamée au printemps de 1972.

EMDEN

L'extension du nouveau port intérieur se poursuit par l'aménagement du port voisin de Jarssum. Ce port compte actuellement 5 appontements comprenant 30 postes d'amarrage pour bateaux d'intérieur. Dans le port extérieur, un poste de manutention a été construit pour la firme Volkswagen. Le quai sud a été élargi, le quai nord a été prolongé vers l'ouest et les conditions d'accès à l'embarcadere de Borkum ont été améliorées grâce à la construction d'un nouveau quai.

Au Königspolder, de nouveaux terrains industriels ont été aménagés. Les terrains disponibles actuellement pour l'extension du port s'étendent sur 174 ha.

PORTS NÉERLANDAIS

En 1966, le gouvernement néerlandais a présenté un ambitieux projet d'extension des ports néerlandais ⁽¹⁾ sur lequel le Parlement s'est prononcé, mais qui peut déjà être considéré comme dépassé.

Depuis, d'autres études et rapports ont été publiés, mais il n'a pas encore été pris de décision définitive.

⁽¹⁾ « Zeehavennota, Het zeehavenbeleid van de Rijksoverheid ». (Note sur les ports de mer. La politique portuaire des pouvoirs publics), Staatsuitgeverij, La Haye 1966.

DELFIJL

Le port de Delfzijl a été entièrement modernisé et adapté à l'accroissement constant du trafic ; à cela s'ajoutent d'importants travaux d'infrastructure qui sont entrepris pour faire face aux besoins des industries portuaires. L'accroissement du tonnage des navires a contraint l'administration portuaire à prévoir la construction d'un avant-port — Eemshaven — pouvant accueillir des navires d'un tirant d'eau considérablement supérieur à celui des navires auxquels l'ancien port est accessible. La superficie de la zone portuaire est passée de 80 ha en 1960 à 204 en 1964 et à 1 616 ha en 1969. Une première et une deuxième phase du plan de développement prévoient respectivement une extension de cette superficie de 1 405 ha et de 1 325 ha.

AMSTERDAM

Au 1^{er} janvier 1969, la situation se présentait comme suit pour la zone portuaire de l'embouchure de l'IJ : cette zone s'étendait sur une superficie totale de 5 047 ha, dont 2 153 ha de terrains cédés ou faisant l'objet d'options. Restaient 1 784 ha (dont 318 ha immédiatement aménageables). La superficie réservée aux infrastructures sur terre-plein ou sur plan d'eau était de 1 111 ha. Les plans d'extension future du port portent sur 3 460 ha et ne font plus de distinction entre une première et une deuxième phase de développement.

ROTTERDAM

Au nombre des projets intéressant Rotterdam, qui sont actuellement en cours de mise en œuvre, il convient de mentionner tout spécialement le projet d'endiguement de la « Maasvlakte », qui concerne en gros une zone de 2 400 ha. Cette nouvelle zone portuaire sera affectée à la réception des minerais et d'autres produits pondéreux.

FLESSINGUE

Les agrandissements prévus concernent en particulier la zone portuaire Flessingue-est (Sloe-Haven), car l'ancienne zone portuaire n'offre plus aucune possibilité d'extension.

Huit cents des 1 450 ha disponibles dans le cadre de la phase de développement de Flessingue-est sont déjà utilisés. Il est à prévoir qu'en raison du développement industriel actuel, les terrains encore libres trouveront très rapidement une affectation. Des possibilités d'extension supplémentaires sont également prévues pour les phases de développement ultérieures.

ANVERS

Les plans d'extension du port d'Anvers prévoient, en premier lieu, la poursuite de l'aménagement du port actuel, situé sur la rive droite de l'Escaut.

Les principaux travaux qui sont prévus dans cette zone sont les suivants :

- amélioration de l'infrastructure routière : renouvellement ou doublement des ponts franchissant actuellement différentes écluses maritimes ;
- amélioration de l'infrastructure de la navigation fluviale : aménagement d'une liaison entre la

cinquième darse et le port d'Amérique, y compris la construction d'une nouvelle écluse à Boerinne ;

- extension de l'infrastructure portuaire par la construction de nouveaux mouillages. La construction d'une huitième et d'une neuvième darse est également prévue.

D'autre part, en ce qui concerne la rive gauche de l'Escaut, des travaux ont déjà été entrepris en vue de poursuivre l'extension du port.

600 ha environ de terrains à vocation industrielle ont déjà été attribués. Deux centrales électriques, dont une centrale nucléaire, sont en construction. Des projets sont en cours d'élaboration en vue de construire sur la rive gauche de l'Escaut une nouvelle zone portuaire d'une superficie brute d'environ 6 800 ha et d'une superficie nette d'environ 4 000 ha. La construction d'une première écluse maritime à Kallo commencera en 1971, tandis que des négociations sont en cours avec les Pays-Bas en vue de la construction d'une écluse avec le canal maritime aux Pays-Bas, à Baalhoek.

GAND

En vertu de la convention belgo-néerlandaise du 20 juin 1960, un nouveau groupe d'écluses a été construit à Terneuzen (Pays-Bas), pour assurer la liaison entre la mer du Nord et l'Escaut occidental et le canal maritime de Gand. Ce groupe d'écluses a été mis officiellement en service le 19 décembre 1968. Le port de Gand est ainsi devenu accessible à des navires d'un port en lourd maximum de 60 000 tdw.

Dans le cadre de la même convention, le canal maritime de Gand a également été agrandi. Ses dimensions sont les suivantes depuis la fin de 1968 : en territoire néerlandais, 150 m de large à la flottaison et 62 m au plafond, et en territoire belge, 200 m à la flottaison et 100 m au plafond. Sa profondeur est partout de 13,50 m.

Dans le port même, deux nouveaux bassins destinés spécialement à recevoir des navires d'un port en lourd allant jusqu'à 60 000 tdw ont été mis en service à la fin de 1968. La superficie totale des plans d'eau du port de Gand atteint désormais 188 ha pour 17,5 km de murs de quai.

Un des deux nouveaux bassins, le « Petroleum-dok » est destiné spécialement à accueillir les pétroliers de la raffinerie de pétrole de la Texaco. Le « Schepen-Siffer-Dok » est utilisé pour les marchandises pondéreuses et les marchandises emballées. Un poste à manutention horizontale y est également en service. La construction d'un terminal pour containers est actuellement à l'étude.

Il convient de souligner que l'ensemble du canal maritime de Gand doit être considéré comme un port industriel, étant donné qu'il offre des possibilités d'amarrage pour les navires jusqu'à 60 000 tdw aux abords des entreprises qui se sont implantées sur les deux rives du canal.

Sur la rive gauche du canal maritime, différentes industries se sont implantées depuis de nombreuses années. Parallèlement aux installations qui viennent d'être décrites, une zone industrielle a été aménagée à partir de 1960 sur la rive droite du canal maritime. Les terrains disponibles s'éten-

daient, à l'origine, sur une superficie d'environ 1 600 ha. Cette zone est à l'heure actuelle presque entièrement utilisée (aciéries Sidmar, raffinerie Texaco, ateliers de montage des automobiles Volvo) et est en voie d'extension.

Outre ces travaux qui ont été achevés récemment, il faut mentionner ceux qui sont actuellement en cours : sur la rive droite du canal maritime, la première phase d'aménagement d'une nouvelle darse est en cours. A l'Est de la zone industrielle existante, une zone industrielle supplémentaire est aménagée en vue d'accueillir de nouvelles industries. Sur la rive gauche du canal maritime, une surface d'environ 1 700 ha sera prochainement rendue disponible à des fins d'industrialisation.

On prévoit également une deuxième phase d'aménagement de la darse dont il est question ci-dessus sur la rive droite du canal maritime et la construction d'une nouvelle darse destinée à desservir la nouvelle zone industrielle implantée sur la rive gauche du canal maritime.

Le principal projet concernant le port de Gand est celui de la construction d'un nouveau canal maritime accessible aux navires de 125 000 tonnes. De nouveaux terrains industriels pourraient également être aménagés le long de ce nouveau canal.

BRUGES-ZEEBRUGGE

L'endiguement de la presqu'île occidentale a permis un gain de 18 ha de terrain. Une zone industrielle d'environ 2 000 ha doit être aménagée dans l'arrière-port de Zeebrugge, sur la rive est du canal Baudouin.

Une nouvelle zone industrielle couvrant une superficie d'environ 150 ha sera aménagée dans le port de Bruges, sur la rive occidentale du canal Baudouin.

DUNKERQUE

L'ensemble des bassins actuellement en service couvre une superficie de 350 ha, bordée par 14,3 km de quais.

En 1969, un nouveau bassin spécialisé dans les minerais et le charbon a été mis en service. Dans le bassin 6, des postes à containers et des postes à manutention horizontale (système roll-on-roll-off) ont été aménagés. En 1970, de nouvelles installations spécialisées pour la manutention des phosphates, des pyrites, du soufre, etc., et disposant de silos de 75 000 tonnes, sont entrées en service.

En outre, il existe à l'ouest du port, des terrains d'une superficie de 5 000 ha qui doivent être incorporés à la zone portuaire. Un avant-port de 560 ha et une partie (environ un tiers de la superficie) de la nouvelle zone portuaire doivent être aménagés en ports de marée. Cet avant-port pourra accueillir des pétroliers de 250 à 350 000 tdw.

LE HAVRE

Le port du Havre couvre une superficie de 554 ha dont 422 ha pour les bassins de marée et 132 ha pour les bassins à flot à niveau constant. Afin de permettre l'implantation d'industries à proximité immédiate du port, l'autorité portuaire poursuit l'aménagement, dans la plaine alluviale de la Seine, d'une zone contiguë aux installations por-

tuaires actuelles. La superficie totale disponible est de 10 000 ha. Dans le cadre du VI^e plan, environ 1 000 ha de terrains seront aménagés en vue d'accueillir de nouvelles industries. De même est-il prévu, d'ici 1975, d'utiliser 1 000 à 1 200 ha de terrains situés sur la rive occidentale de la Seine pour l'extension du port de commerce.

A la fin de 1971, une nouvelle écluse maritime géante (401 m sur 60 m, tirant d'eau admissible 21,50 m) entrera en service. Elle ouvrira la plaine alluviale de la Seine aux navires de 200 000 tonnes par le canal Central maritime, de 400 m. Sur les rives de ce canal d'importantes industries se sont déjà implantées, dont un complexe pétrochimique et une cimenterie.

ROUEN

Le port autonome comprend non seulement les installations portuaires situées dans la commune et l'agglomération de Rouen, mais également tous les établissements maritimes situés le long des 120 km de la Seine séparant Rouen de la mer.

Les principaux ports annexes sont de l'amont vers l'aval : Duclair, Le Trait, La Mailleraye, Yainville, Caudebec, Port-Jérôme et les appointements dans l'estuaire au niveau de Honfleur.

La superficie totale de la zone portuaire de Rouen est supérieure à 2 000 ha. Les extensions prévues d'ici l'an 2000 portent sur plus de 7 200 ha.

CHERBOURG

La zone portuaire de Cherbourg s'étend actuellement sur 60 ha. Des travaux sont en cours en vue d'aménager une nouvelle zone de 35 ha sur le terre-plein des Mielles. L'extension vers les rades protégées (1 500 ha) pourrait permettre la construction de nouveaux bassins portuaires.

NANTES-SAINT-NAZAIRE

Il a été prévu de créer, en aval de Nantes, à proximité de Cheviré, une zone industrielle d'une superficie totale de 400 ha dont 50 ont déjà été aménagés. Plus en aval, à proximité de Saint-Nazaire, se trouvent 400 ha de terrains industriels qui sont la propriété des pouvoirs publics et 2 000 ha de terrains privés de faible valeur sont disponibles pour l'implantation d'industries.

BORDEAUX

Dans l'embouchure de la Gironde, il existe environ 3 000 ha de terrains qui, sur une longueur de plusieurs dizaines de kilomètres, bordent des eaux profondes. Ces zones pourraient être aménagées à des fins portuaires ou industrielles sans nécessiter aucun approfondissement du chenal. Les terrains industriels actuellement disponibles à proximité du port s'étendent sur 1 500 ha.

MARSEILLE

En 1964, ont débuté les grands travaux entrepris en vue de l'expansion du port de Marseille vers le golfe de Fos. Votre commission a pu voir les premiers résultats de ces travaux lors de sa visite à Marseille. La zone où sera construit le nouveau port représente une superficie de 2 750 ha.

D'autres terrains, d'une superficie de 3 000 ha, sont disponibles pour l'implantation d'industries et les pouvoirs publics ont acquis 6 000 autres ha, tenus en réserve en bordure immédiate du golfe de Fos. Ces travaux ne le cèdent en ampleur qu'aux extensions en cours dans le port de Rotterdam et pourraient modifier entièrement la physionomie de Marseille dans les prochaines décennies. Il faut noter, en particulier, que si une zone industrielle se développe dans la vallée du Rhône, l'existence d'un nouveau grand port pourrait jouer un rôle important en liaison avec la construction d'un canal Rhône-Rhin.

Depuis lors, l'implantation de la zone industrielle de Fos est devenue une réalité. En 1969, sur les 5 300 ha de terrains industriels disponibles, 2 000 ha avaient déjà été attribués, essentiellement à l'industrie sidérurgique, à la métallurgie, à la chimie, à l'industrie du gaz et aux raffineries de pétrole. La plupart de ces entreprises entrèrent en service d'ici 1973.

SAVONE

Le plan d'expansion du port de Savone, adopté en 1962, prévoit un doublement de sa capacité. Il prévoit la construction de 5 nouveaux bassins, bordés de 2 500 m de quais, de postes d'accostage d'une superficie utile de 14,6 ha ainsi que l'aménagement de 5,5 ha de plans d'eau.

Un plan d'expansion adopté en 1968 pour la rade de Vado prévoit la construction d'un poste d'accostage ultra-moderne pour pétroliers et l'aménagement de nouveaux quais pour le transit de différents pondéreux.

GÈNES

Les possibilités d'expansion du port de Gênes sont relativement limitées. Les projets actuels prévoient la construction d'un nouveau complexe portuaire à Voltri, quartier situé à l'ouest de Gênes. Ces projets revêtent également une ampleur immense. Ils portent sur une superficie de 612 ha. Mais il semble que les possibilités d'expansion soient ainsi épuisées à Gênes. Aussi a-t-il été décidé de ne plus implanter d'industries dans la zone portuaire, mais de réserver tous les espaces encore disponibles pour le transit des marchandises destinées à l'arrière-pays.

Une légère expansion du port vers l'est par le prolongement de la digue de protection et de quelques môles est également en cours.

L'espace situé entre la mer et les montagnes étant restreint, il a fallu construire l'aéroport de Gênes en bordure de la mer, ce qui a entraîné, pour le port, la perte d'une superficie considérable.

Une fois les installations de Voltri et de l'est terminées, la zone portuaire s'étendra sur 1 209 ha au lieu des 612 ha actuels et le port de Gênes aura ainsi atteint les limites de sa capacité. L'heure des petits ports voisins pourrait alors sonner. L'aménagement du port de Gênes et celui des ports voisins s'inscrivent dans le cadre d'un plan concernant l'aménagement d'un « système portuaire ligure » qui est actuellement préconisé dans le cadre de la planification portuaire nationale.

LIVOURNE

Les meilleures possibilités d'extension du port de Livourne lui sont fournies par le canal des Navi-cellini. En effet, les déblais provenant de l'élargissement du canal permettraient de gagner du terrain sur la mer. Ce projet, baptisé « port de Toscane », a été approuvé par le Conseil supérieur des travaux publics. Les quais bordant le nouveau bassin d'une largeur de 150 m et d'une profondeur de 12 m, auraient un développement de 3 100 m. Moyennant des remblayages supplémentaires, on pourrait créer 15 ha de nouveaux terrains en vue de la construction d'un port spécial pour porte-containers. Un tel port bénéficierait dans cette zone de liaisons routières rapides et directes et de l'autoroute qui permet d'éviter le centre de la ville. Le coût total de la construction du port de Toscane est évalué à 6 milliards de lires.

CAGLIARI

Le développement industriel de la zone de Cagliari tend à inclure le port de Cagliari dans un complexe industriel situé le long du golfe du même nom. La superficie de l'ancien port commercial, qui est actuellement de 239 ha, doit être accrue d'environ 18 ha. Cet ancien port est déjà flanqué du port pétrolier de Cagliari-Sarroch, qui s'étend sur une superficie de 232 ha, auxquels viendront s'ajouter, après réalisation des projets d'extension de la zone industrielle, 847 ha supplémentaires.

Le nouvel élément de ce complexe portuaire consistera en un port-canal situé le long de la rive du « Stagno di Sibrilla », desservant la zone industrielle. Les projets établis par le comité interministériel pour la planification économique nationale (CIPE) prévoient que ce canal jouera un rôle multiple, dont celui de port spécialisé pour le déchargement et le transit des containers.

Alors que la première phase des travaux d'extension du port industriel affectera une superficie de 1 300 ha, 4 300 ha resteront disponibles pour une extension ultérieure.

PALERME

Les travaux d'extension entrepris au cours des dernières années ont porté la superficie de la zone portuaire à 40,5 ha. L'aménagement de 17 ha supplémentaires est prévu pour un proche avenir. Le plan d'eau totalise 96 ha.

NAPLES

Les plans d'eau du port de Naples couvrent actuellement une superficie de 279 ha et les terrains de la zone portuaire s'étendent sur 130 ha. Il existe des projets prévoyant une extension considérable du port vers l'est. Nous ne disposons pas d'informations sur les ordres de grandeur en hectares. On peut estimer qu'il s'agira d'environ 30 ha. A l'heure actuelle, la superficie du port est donc de 413 ha (terre-pleins et plans d'eau). Comme dans beaucoup de ports italiens, les possibilités d'extension du port de Naples sont limitées ; cependant, toute une série de trafics pourraient être détournés vers d'autres ports de moindre importance du golfe de Naples, ce qui permettrait au port de Naples d'assurer de nouveaux transports.

BARI

Le port de Bari s'étend sur 262 ha. Dans le cadre des efforts tentés en vue de transformer Bari et sa région périphérique en un pôle de développement — efforts auquel la CEE s'associe — il est prévu d'agrandir la zone industrielle du port de Bari. On dispose à cet effet d'au moins 70 ha.

VENISE

A l'origine limité à l'île de Venise, le port de Venise n'a cessé de s'étendre en direction du continent. Venezia Marittima ne constitue plus aujourd'hui qu'une petite partie du port. Depuis 1962, le port de Marghera, au sud de Mestre, a été agrandi systématiquement et cette zone, que l'on appelle désormais la « zone industrielle n° 1 », comprend, depuis 1946, 550 ha d'installations portuaires. Le plan d'aménagement d'une zone industrielle n° 2, arrêté en 1953, a étendu la zone portuaire à 1 000 ha supplémentaires de la lagune, au sud de Marghera. Enfin, la zone industrielle n° 3, dont l'aménagement a été décidé par une loi de 1963, couvrira une superficie de 4 000 ha. L'aménagement de la zone industrielle n° 3 s'accompagnera du déplacement de l'accès au port de Venise, de Porto di Lido (endroit où il avait dû être aménagé au début du siècle en raison de l'accroissement des dimensions des navires) vers Porto di Malamocco. Les importants travaux d'aménagement des nouvelles zones n° 2 et 3 sont actuellement en cours.

En outre, on peut dire, si l'on songe que l'ensemble de la lagune, avec ses bassins de Lido, Malamocco et Chioggia, s'étend sur 55 000 ha, que les possibilités d'extension du port de Venise sont aujourd'hui pratiquement illimitées.

TRIESTE

A Trieste, dont le port commercial (Punto Franco Vacchio et punto Franco Nuovo) couvre une superficie de 100 ha, des travaux sont actuellement en cours afin d'accroître dans une large proportion la capacité du port de Trieste par la construction d'un nouveau môle, le « Môle VII ». En outre, Trieste offre de grandes possibilités d'extension grâce à la construction d'un port industriel entièrement nouveau dans la baie de Muggia où de nombreuses industries ont déjà été installées, de sorte que Trieste pourrait perdre, dans les années à venir, son caractère de simple port de transit et devenir une ville industrielle, même si les chances d'expansion des chantiers navals et de l'industrie sidérurgique (Italsider) sont limitées. Le port industriel a été établi sur une superficie de 600 ha conquise sur les marais. Devant le port pétrolier, qui couvre une superficie de 5 ha, on a construit un nouveau môle d'accostage en forme de peigne.

Résumé des observations sur les exigences posées par le volume croissant des transports et l'implantation d'industries

Dans tous les grands ports de la CEE, d'immenses projets d'agrandissement sont en cours d'exécution, ce qui nous apporte la conviction que non seulement les ports seront à même de faire face à l'intensification des échanges à laquelle on peut s'attendre dans les prochaines décennies, mais qu'ils contribueront aussi par leur existence, et du

seul fait de leur présence, à promouvoir le commerce mondial et à assurer ainsi le bien-être général. Lorsque les extensions projetées seront terminées, quelques ports européens auront atteint les limites de leur capacité de développement. Tel est sans aucun doute le cas de Gênes et de Trieste, ports situés sur des côtes accores. Marseille, dont la situation est la même que celle des deux ports précités, a rendu ses possibilités d'agrandissement pratiquement illimitées par une extension, vers l'ouest, en direction du golfe de Fos. En Allemagne, il y a lieu de noter en particulier le projet d'avant-port de Hambourg et des plans de développement et d'extension de Brême et de Bremerhaven, projets qui n'ont pas encore été tous mis en œuvre, certes, mais dont la réalisation a été assurée par des achats de terrains. On trouvera, dans le tableau, les données relatives aux ports pour lesquels des chiffres concernant les superficies exprimées en ha sont disponibles.

Projets d'agrandissement des principaux ports de la CEE

(en ha)

Ports	Superficie actuelle de la zone portuaire		Possibilités d'agrandissement	
	Année	Hectares	1 ^{re} phase de développement	2 ^e phase de développement
Lübeck	1970	131	1,5	105
Kiel	1970	9	5	20
Hambourg	1969	10 000	4 600	9 000
Brême	1971	2 540	1 750	p.m.
Bremerhaven	1971	1 500	6 000	p.m.
Wilhelmshaven	1970	339	420	1 600
Emden	1970	645	174	p.m.
Delfzijl	1970	1 616	1 405	1 325
Amsterdam	1970	2 858	3 460	p.m.
Rotterdam	1966	5 952	6 850 ⁽¹⁾	p.m.
Flessingue	1970	1 261	650	p.m.
Anvers	1970	10 550	6 800	10 000
Gand	1970	2 772	2 000	p.m.
Bruges-Zeebrugge	1970	.	1 450	700
Dunkerque	1970	350	100	5 000
Le Havre	1970	554	3 000	7 000
Rouen	1970	2 140	2 638	4 620
Cherbourg	1970	60	35	1 500
Bordeaux	1970	1 500	3 000	p.m.
Marseille	1970	.	6 700	6 000
Gênes	1970	612	262	335
Livourne	1970	.	12	.
Cagliari	1970	471	2 225	11 976
Palerme	1970	41	17	p.m.
Naples	1970	413	30	—
Bari	1966	262	p.m.	p.m.
Venise	1966	2 000	4 000	p.m.
Trieste	1966	103	600	—

(¹) Selon les projets, actuellement dépassés, de 1965. Pour les projets plus récents, les chiffres n'ont pas encore été arrêtés.

Note : L'abréviation p.m. indique une possibilité d'extension, sans qu'il y ait encore eu pour autant d'évaluation des superficies en cause. Le tiret (—) indique l'absence d'une telle possibilité. Les chiffres indiqués ne sont pas exactement comparables, étant donné que les plans d'eau ont été tantôt inclus dans le calcul de la superficie, tantôt exclus; ils donnent toutefois une idée approximative de l'ordre de grandeur des travaux prévus.

b) Les exigences posées par les navires de gros tonnage

Les possibilités de développement d'un port sont fonction de son accessibilité par la mer. Autrefois étaient particulièrement avantagés les ports qui permettaient aux navires de pénétrer très avant à l'intérieur du pays et de substituer ainsi, dans une large mesure, les transports par navire de haute mer aux transports par terre, dont le prix était élevé. L'accroissement du tonnage des navires a rendu les chances de survie des ports situés à l'embouchure d'un fleuve tributaires de la profondeur de leur chenal d'accès. Un grand nombre de ports maritimes qui étaient autrefois importants ont échoué dans cette entreprise d'approfondissement des chenaux, soit parce qu'ils n'avaient pas les moyens financiers nécessaires, soit parce que les conditions géologiques interdisaient ces travaux.

Une autre possibilité pour ces ports de s'adapter à la taille croissante des navires réside dans l'implantation d'avant-ports à l'embouchure des fleuves.

Parmi les ports fluviaux de la Communauté, il faut citer : Lübeck, Hambourg, Brême, Rotterdam, Anvers, Rouen, Nantes et Bordeaux. Brême constitue d'ailleurs à cet égard un cas particulier, en ce sens que des deux ensembles portuaires soumis à une même administration, l'un, Brême-ville, se trouve loin à l'intérieur des terres, tandis que l'autre, Bremerhaven, se trouve sur la côte. (La situation est analogue pour Le Havre et Rouen, qui ne relèvent toutefois pas encore d'une administration unique.) Emden, Amsterdam et Gand sont d'anciens ports fluviaux qui ne doivent leur salut qu'à de grands travaux de canalisation, et qui doivent plutôt être considérés aujourd'hui comme des ports de canal maritime. En raison de leur situation géographique, les ports de baie, au nombre desquels on peut compter Kiel, Naples, Venise et peut-être Le Havre, occupent une position intermédiaire entre les ports côtiers et les ports fluviaux. Les grands ports côtiers de la Communauté sont Dunkerque, Marseille, Gênes et Trieste. Bari fait également partie des ports côtiers. Ces ports présentent, d'une part, l'avantage d'être situés immédiatement en bordure de la haute mer et, d'autre part, l'inconvénient d'avoir des liaisons plus « longues » avec l'arrière-pays.

Le problème posé par la construction de navires de plus en plus grands ne date pas d'aujourd'hui ; il remonte à plusieurs siècles. A l'époque actuelle, seul le trafic pétrolier a entraîné de nouveaux records, en raison de sa structure particulière. Des navires de 250 000 tonnes sont déjà en service, des navires de 300 000 tonnes et plus sont en construction et commande a été passée d'au moins un navire de 500 000 tonnes. Toutefois, il semble que ces dimensions impressionnantes ne seront atteintes, dans un proche avenir, que par des pétroliers, tandis que le maximum économique des cargos transportant des marchandises pondéreuses solides devrait, pour des motifs de rationalisation des opérations de chargement et de déchargement, se situer entre 150 000 et 200 000 tonnes.

Ce n'est donc, à l'heure actuelle, que pour les pétroliers que l'on risque de voir devenir normales des dimensions qui ne leur permettront plus d'accoster dans les ports existants pour la simple rai-

son, par exemple, qu'ils se trouveront dans l'impossibilité de pénétrer dans la mer du Nord.

On sait, par ailleurs, qu'un projet prévoit la construction en Irlande, d'« avant-ports » pour pétroliers géants, où leur chargement serait soit transbordé sur des pétroliers « moins importants », allant jusqu'à 165 000 tonnes, et transporté ensuite sur le continent, soit déversé dans des bassins de stockage géants avant d'être chargé sur de plus petits véhicules. Il y a enfin la possibilité de construire des pipe-lines sous-marins reliant l'Irlande au continent, et de pomper éventuellement aussi des produits finis vers le continent. La Gulf-Corporation a déjà construit un réservoir de stockage d'une capacité de 1,4 million de m³ à Whiddy-Island dans la Bantry-Bay.

Si l'on considère individuellement les principaux ports de la CEE, on peut faire les observations suivantes :

LÜBECK

Avec ses bassins permettant d'une manière générale l'accostage des navires d'un tirant d'eau de 7,50 m et parfois de 8,50 m, le port de Lübeck peut accueillir sans difficulté, jusqu'à une longueur de 145 m, les plus grands navires de la Baltique. Certains bassins seront prochainement aménagés de façon à pouvoir accueillir des navires de 9,50 m de tirant d'eau.

KIEL

Les ports de la baie de Kiel peuvent accueillir des navires d'un tirant d'eau maximum de 10,50 m et de 11 m. Le canal de la mer du Nord à la mer Baltique a une profondeur de 11 m et il est accessible aux bateaux d'un tirant d'eau maximum de 9,50 m.

Le plus grand navire maritime accueilli jusqu'à présent dans les ports de cette baie avait 35 000 tonnes.

HAMBOURG

Hambourg est accessible à pleine charge, à la faveur de la marée, à des navires d'un port en lourd pouvant atteindre 80 000 tonnes ; les navires d'un port en lourd plus élevé peuvent également atteindre Hambourg, pour autant qu'ils ne soient que partiellement chargés. La profondeur de l'accès côté mer au port de Hambourg, l'Elbe inférieure, atteint actuellement, grâce à des travaux qui sont toujours en cours, 12 m au-dessous du niveau moyen des basses eaux et de 14,5 m sous le niveau moyen des hautes eaux. Dans la partie supérieure de l'Elbe inférieure, à partir de Stadersand, la profondeur utile est de 12,5 m sous le niveau moyen des basses eaux. On espère pouvoir porter la profondeur de l'Elbe inférieure, à la faveur de nouveaux travaux d'approfondissement, à 13,5 m au-dessous du niveau moyen des basses eaux.

A Brunsbüttel, un port accessible à des navires d'un port en lourd de 100 000 tonnes a été inauguré le 4 juillet 1967. Toutefois, ce port ne peut encore, provisoirement, accueillir que des navires d'un port en lourd maximum de 80 000 tonnes, en attendant l'achèvement des travaux d'approfondissement de l'Elbe.

Brunsbüttel ne dépend pas, administrativement, de Hambourg. La réalisation du projet d'avant-port de Hambourg à l'embouchure de l'Elbe constituera la prochaine étape de l'aménagement de l'Elbe. Cet avant-port sera accessible à des pétroliers d'un port en lourd de 350 000 tonnes. Il est aussi question d'un autre projet concernant l'Elbe, à savoir celui de Helgoland. La réalisation de ce projet, qui prévoit la création d'un grand appontement, permettrait de décharger les pétroliers à Helgoland et d'amener ensuite le pétrole sur le continent par un pipe-line sous-marin.

Le port de Cuxhaven, à l'embouchure de l'Elbe, peut être utilisé pour le trafic des grands paquebots.

BRÊME

Dès le siècle dernier, Brême, pratiquant une politique de prévision, avait aménagé l'avant-port de Bremerhaven. Bremerhaven est accessible, depuis l'automne de 1971, à des navires d'un tirant d'eau de 14 m. Il serait techniquement possible de porter la profondeur du chenal à 16 m sous le niveau moyen des basses eaux et l'on s'efforce en tout cas, actuellement, de porter cette profondeur à 14 m sous le niveau moyen des basses eaux. Dans ces conditions, Bremerhaven serait accessible à des navires d'un port en lourd de 110 000 tonnes.

Brême est actuellement accessible à des navires d'un tirant d'eau maximum de 9,60 m. Des travaux ayant pour but d'accroître cette profondeur de 1 m et de réaliser l'élargissement du chenal sont actuellement en cours, en vue de rendre Brême accessible à des navires d'un port en lourd de 35 000 tonnes.

WILHELMSHAVEN

La profondeur du chenal de Jade sera portée, entre 1971 et 1973, à 18,5 m sous la cote zéro des cartes marines, opération dont le financement est d'ores et déjà assuré. Les pilotes acceptent actuellement des navires d'un tirant d'eau atteignant 17 m. Après l'approfondissement du chenal, on pourra y admettre des navires d'un port en lourd de 250 000 tonnes.

EMDEN

Le tirant d'eau de 8,50 m sous la cote zéro des cartes marines (niveau moyen des basses eaux de vives eaux) réalisé sur l'Ems inférieur en 1964 permet aux navires d'un tirant d'eau de 35 à 36 pieds (soit de 10,67 m à 10,97 m) d'atteindre le port d'Emden par hautes eaux moyennes. Ce tirant d'eau correspond d'une façon générale, à un tonnage de 35 000 à 45 000 tonnes, selon les types de navires. Les navires d'un tirant d'eau plus élevé sont déchargés au Mövensteert (« Alte Ems-Dukegat ») au moyen de grues flottantes. Après allègement, les navires jaugeant jusqu'à 65 000 tonnes peuvent atteindre Emden en utilisant les marées. La grande écluse maritime du port de Emden est accessible aux navires jaugeant jusqu'à près de 80 000 tonnes ; il est prévu de construire une nouvelle écluse ainsi qu'un avant-port adaptés au tonnage croissant des navires. Certains travaux de dragage sont nécessaires pour maintenir la profondeur du chenal d'accès de l'Ems inférieur à 8,5 m.

DELFTZIJL

Des travaux sont actuellement en cours pour rendre le port de Delfzijl accessible aux navires de 25 000 tonnes. L'avant-port de Delfzijl, Eemshaven, pourra accueillir des navires de 70 000 tonnes. L'ancien port sera doté d'un accès nouveau et relié à la mer par un canal adapté aux navires de 25 000 tonnes. La profondeur du port sera au besoin corrigée. Le port de Eemshaven, situé à l'embouchure de l'Ems, sera terminé en 1973 et permettra le transbordement, selon les techniques les plus modernes de marchandises de toutes sortes. En résumé, nous pouvons dire que le port de Eemshaven sera adapté au tonnage des plus grands navires qui puissent jamais y accéder.

AMSTERDAM

La construction à IJmuiden d'un nouvel accès au port d'Amsterdam permet à ce dernier d'accueillir des navires de 100 000 tonnes.

On ne peut escompter une augmentation sensible de ce tonnage. La décision du gouvernement néerlandais (voir « Zeehavennota 1966 ») de s'associer à la construction d'un pipe-line reliant Rotterdam à Amsterdam place les deux ports à égalité du point de vue des possibilités d'établissement d'industries, mais elle entraîne en même temps une spécialisation tendant à laisser aux ports de Rotterdam l'exclusivité des pétroliers géants de plus de 100 000 tonnes.

Il est vrai que le ministre des transports, des Ponts et Chaussées et des eaux vient d'instituer, en raison du fort accroissement du nombre des navires de plus de 100 000 tonnes, un comité chargé d'étudier les possibilités techniques de construire, un avant-port près de IJmuiden.

ROTTERDAM

L'aménagement du port d'Europort augmente sensiblement le nombre de postes d'accostage en eaux profondes. Rotterdam est ainsi, à l'heure actuelle, non seulement aux Pays-Bas mais sur l'ensemble du littoral de la mer du Nord, le seul port qui puisse accueillir la quasi-totalité des navires pouvant pénétrer dans la mer du Nord.

Rotterdam est actuellement accessible par un chenal destiné spécialement aux pétroliers géants, c'est-à-dire aux pétroliers d'un tirant d'eau de 65 pieds et d'un port en lourd de 225 000 tonnes. Ce nouveau chenal relie le « Nieuwe Waterweg » à la mer du Nord ; sa longueur est de 12 km et sa profondeur, de 23 m.

ANVERS

Le port d'Anvers est actuellement accessible aux navires de quelque 70 000 tonnes environ ou d'un tirant d'eau de 43 pieds au maximum. Par des travaux de la régularisation du cours de l'Escaut, et notamment le redressement de la courbe de Bath, on espère rendre le port accessible aux navires jaugeant jusqu'à 125 000 tonnes.

GAND

Le port de Gand est accessible actuellement aux navires de 60 000 tonnes environ. On envisage la construction d'une nouvelle écluse maritime et d'un

nouveau canal, permettant l'accostage de navires jaugeant jusqu'à 125 000 tonnes. Les travaux actuellement en cours tiennent d'ores et déjà compte de ce projet d'avenir.

BRUGES-ZEEBRUGGE

Le port de Bruges-Zeebrugge est actuellement accessible aux navires d'un tirant d'eau maximum de 43 pieds (près de 80 000 t). A longue échéance, ce tirant d'eau pourra être considérablement amélioré, afin de permettre le déchargement de navires atteignant un tonnage de 150 000 à 200 000 tonnes chargés à plein.

DUNKERQUE

Le port de Dunkerque est actuellement accessible aux navires d'un port en lourd maximum de 125 000 tonnes. Un projet à long terme prévoit la construction, à l'ouest de Dunkerque, d'un nouvel avant-port qui pourra accueillir, d'ici 1973, des navires d'un port en lourd maximum de 300 000 tonnes, et le rapport annuel de 1966 du port de Dunkerque fait même état de la possibilité de rendre le port accessible, d'ici à 1975-80, aux navires de 500 000 tonnes.

LE HAVRE

Le 4 octobre 1970, Le Havre recevait « Esso Neederland » qui était le premier pétrolier de 250 000 tonnes à pénétrer à pleine charge (246 613 t de pétrole brut) dans un port continental européen.

Par un arrêté adopté à la fin de l'année 1969, le gouvernement français a décidé d'aménager le port du Havre pour lui permettre d'accueillir les grands pétroliers. Les installations portuaires actuelles autorisent le développement du port jusqu'à lui permettre d'accueillir des navires jaugeant 300 000 tonnes. Pour les pétroliers dépassant ce tonnage, on prévoit la création d'un nouveau port à Antifer, à environ 20 km du port actuel, où la profondeur est de 30 m. Ce nouveau port pétrolier pourra recevoir des pétroliers d'un tonnage allant jusqu'à 1 000 000 de tonnes.

ROUEN

Les tirants d'eau autorisés à la montée sont compris entre 8,40 m et 10,40 m, selon le niveau de la marée, soit 9,50 m pendant 50 % des marées. Ces chiffres correspondent à des navires d'un maximum de 25 000 à 35 000 tonnes à pleine charge.

Pour les navires qui quittent le port, le tirant d'eau admis est de 8,55 m depuis 1971. A l'aide d'une technique spéciale permettant l'utilisation de deux marées, il pourra être porté à 9,45 m. Les travaux en cours permettront de gagner 1 mètre d'ici 1975, sur les tirants d'eau actuels de façon à recevoir des navires de 35 000 à 40 000 tonnes à Rouen et de 50 000 à 60 000 tonnes à Port-Jérôme.

CHERBOURG

Le tirant d'eau est actuellement de 13 m. Il permet le déchargement de pétroliers de près de 120 000 tonnes. Il n'existe aucun projet concret d'agrandissement.

NANTES-SAINT-NAZAIRE

D'importants travaux d'approfondissement du chenal d'accès sont en cours dans les trois grands ports du port autonome de Nantes-Saint-Nazaire. Depuis 1967, le port de Nantes est accessible, pour 92 % des marées, aux navires tirant jusqu'à 8,5 m. Depuis 1969, Donges peut recevoir des pétroliers tirant 11,75 m, ce qui correspond à un port en lourd de 75 000 tonnes. Les travaux en voie d'achèvement pour le décrochage de l'avant-port de St-Nazaire donneront à l'entrée de ce port un tirant d'eau disponible de 9,50 m.

BORDEAUX

Le nouvel avant-port pétrolier de la rade du Verdon, sur la rive gauche de la Gironde, près de son embouchure, a été achevé en 1967. Il peut accueillir des navires de 65 000 à 100 000 tonnes. En 1970, il a reçu des pétroliers de 110 000 tonnes à pleine charge. On peut escompter y voir aborder, à moyenne échéance, des pétroliers de 200 000 à 250 000 tonnes. D'ici à 1975, on envisage d'y construire un deuxième quai pour grands pétroliers et un quai public pour les navires de transport de marchandises solides.

MARSEILLE

Le port même de Marseille n'a que 12 mètres de profondeur. Des possibilités d'accostage pour les navires de gros tonnage ont été créées dans le golfe de Fos.

Depuis 1968, le port de Fos peut recevoir des minéraliers de 100 000 tonnes, d'un tirant d'eau de 16 mètres et d'une longueur de 300 m. Les quais privés de la sidérurgie permettent le déchargement de minéraliers de 200 000 tonnes.

Trois postes sont actuellement en service dans le port pétrolier de Fos. Le premier, destiné aux navires de 200 000 tonnes, fonctionne depuis 1968, le second depuis 1970, et il sera accessible aux pétroliers de 350 000 tonnes, lorsque les travaux de dragage en cours auront porté la profondeur du chenal d'accès de 21,50 m à 23,50 m. Actuellement, il peut recevoir des pétroliers de 250 000 tonnes.

Au nord et au sud de celui-ci, deux autres postes pourront être construits pour les navires de 150 000 tonnes. Un autre permet la réception des raffinés et des produits bruts par navires de 60 000 tonnes au maximum.

La possibilité d'agrandir le port pour lui permettre d'accueillir des navires de 500 000 tonnes et plus est en cours d'étude. Un poste d'accostage pourrait être aménagé sur la Flèche de la Gracieuse permettant l'accostage de navires tirant 35 m.

GÈNES

Multedo di Pegli est accessible à des navires tirant jusqu'à 16 m. On travaille actuellement à la construction d'une plate-forme flottante qui doit être ancrée au large à quelque 3 km de Multedo à une profondeur de 50 m. Elle permettra l'accostage des pétroliers géants quel que soit leur tonnage. La plate-forme sera reliée au port pétrolier par un pipe-line sous-marin de 122 cm de diamètre, d'une capacité de 12 000 à 14 000 m³ par heure.

LIVOURNE

La profondeur maximale du port de Livourne est de 12 m.

CAGLIARI

Le vieux port commercial est actuellement accessible à des navires tirant jusqu'à 9 m. Après l'achèvement des travaux d'approfondissement prévus pour l'instant, il permettra l'accès de navires tirant jusqu'à 11 m.

Le port pétrolier de Cagliari-Sarroch accueille, le long de ses quais, des navires jusqu'à 50 000 tonnes, tandis qu'une île artificielle permet l'accostage de navires de 150 000 tonnes. Il est prévu de construire une deuxième île artificielle, qui permettrait le déchargement de pétroliers de 300 000 tonnes et plus.

Le port industriel projeté et le port spécialisé dans la manutention des containers auront une profondeur de 18 m.

PALERME

Le port de Palerme est accessible aux navires tirant jusqu'à 39 pieds.

NAPLES

Le port de Naples peut accueillir des pétroliers tirant jusqu'à 15 m.

Le port pétrolier intérieur possède 8 postes d'accostage, qui sont reliés à un réseau de pipe-lines menant aux installations de raffinage situées à l'extérieur du port.

Il est prévu de construire une nouvelle île d'accostage pour grands pétroliers.

BARI

La profondeur du bassin nord du port de Bari varie entre 9 et 15 m.

VENISE

Venise est actuellement accessible à des navires d'un port en lourd maximum de 20 000 tonnes. Après achèvement du nouveau port pétrolier de la « zone industrielle III » et du canal maritime qui reliera Porto di Malamocco à cette zone, Venise sera accessible, par eaux moyennes, aux pétroliers de 65 000 tonnes.

TRIESTE

La zone portuaire de Trieste dispose de mouillages de 18 à 19 m. Le nouveau môle (muolo VII) de Punto Franco Vecchio autorisera un tirant d'eau de 16 m. Il permettra le déchargement de pétroliers jusqu'à 160 000 tonnes.

Résumé des observations sur les navires de gros tonnage

De ce passage en revue de la profondeur des chenaux des ports européens et des efforts entrepris en vue d'augmenter cette profondeur, il ressort

que la mise en service, qui tend à se généraliser, de pétroliers de plus en plus grands entraîne nécessairement une certaine spécialisation, tous les ports ne pouvant rester en compétition. Certains ports doivent déjà renoncer à accueillir des navires n'atteignant pas la limite fixée pour le franchissement du canal de Suez. Les navires de plus de 250 000 tonnes ne peuvent accéder à aucun port de la mer du Nord, et même Rotterdam ne peut rester en compétition qu'au prix de travaux gigantesques de dragage. Les ports situés sur un canal pourront sans doute rester en lice plus longtemps que les ports de la mer du Nord. Par contre, du point de vue des chenaux, la situation des ports de la côte atlantique française se présente sous un jour moins favorable qu'on ne serait enclin à le supposer à première vue. Cette situation offre une certaine chance aux ports méditerranéens et plus particulièrement à ceux de Marseille et de Gênes, qui se trouvent être les mieux placés pour recevoir les navires qui doublent le cap de Bonne-Espérance ou qui traversent l'Atlantique. Cependant, il est évident que si les ports accessibles aux plus grands pétroliers détournent aussi une partie du trafic effectué par des navires moins importants, ils n'en accapareront pas pour autant l'ensemble du trafic des pétroliers.

Le tableau ci-dessous donne un résumé des informations dont nous disposons sur les projets d'extension des différents ports :

Possibilités d'accès des grands pétroliers aux principaux ports maritimes de la CEE

Port (maritime ou intérieur)	Accessible actuellement aux navires jusqu'à tonnes	Maximum de l'extension actuellement projetée
Lübeck	15 000	—
Kiel	35 000	—
Mer Baltique	15 000	—
Brunsbüttelkoog	100 000	—
Hambourg	80 000	350 000
Bremerhaven	80 000	110 000
Brême	30 000	35 000
Wilhelmshaven	90 000	250 000
Emden	45 000	80 000
Delfzijl	15 000	70 000
Amsterdam	100 000	180 000
Rotterdam	250 000	300 000
Anvers	70 000	125 000
Gand	60 000	125 000
Bruges-Zeebrugge	80 000	200 000
Dunkerque	125 000	500 000
Mer du Nord	165 000	—
Le Havre	250 000	1 000 000
Rouen	30 000	60 000
Cherbourg	120 000	—
Nantes-St-Nazaire	75 000	—
Bordeaux	110 000	250 000
Marseille	250 000	500 000
Gênes	140 000	500 000
Cagliari	150 000	300 000
Venise	20 000	65 000
Trieste	160 000	—
Canal de Suez	75 000	—

Source : Indications fournies par les différents ports.

Il semble que l'octroi d'investissements énormes au creusement de chenaux dans la mer du Nord, à l'installation de pipe-lines sous-marins et à la construction d'îles d'accostage artificielles bien avant la rade des ports, ainsi qu'à la mise en œuvre de certains projets d'avant-ports, permettra encore, du point de vue purement technique, à toute une série de ports de rester en lice lorsque le tonnage des pétroliers dépassera 500 000 tdw pour approcher un million de tonnes.

Compte tenu des moyens financiers gigantesques qui seront nécessaires à cet effet, il y a lieu de se demander si, dans le cas des pétroliers géants, mieux ne vaudrait pas abandonner le principe de la concurrence comme facteur d'encouragement du progrès au bénéfice d'une coordination, au niveau européen, des opérations ultérieures d'extension.

c) Exigences nées de trafics nouveaux

Pendant plusieurs dizaines d'années, la rationalisation des opérations de manutention avait porté principalement sur les transports de « pondéreux » et n'avait cessé de créer à leur intention des navires spéciaux et des installations de manutention spécialisées. C'est ainsi qu'ont vu le jour des types de navires, des ports et des entrepôts destinés spécialement au pétrole, au charbon, aux minerais, au bois, aux céréales, etc.

Depuis l'apparition de la palette de chargement, dont l'emploi commença à se répandre à la fin des années 50, les transports de « divers » sont à leur tour atteints par la rationalisation.

A partir de ce moment, on n'a cessé de mettre au point de nouveaux procédés destinés à économiser le travail et à abrégier l'estarie des navires. D'une part, les palettes devinrent de plus en plus grandes et coûteuses : à la palette ordinaire succédèrent les plateaux de chargement, sortes de palettes géantes pouvant déplacer de 10 à 15 tonnes de « divers », puis les palettes-caisses repliables, enfin les semi-remorques standardisées de camions, que l'on plaçait sur les navires, soit par levage, soit simplement par système de « roll-on-roll-off » ou transbordement horizontal. De ces semi-remorques standardisées naquit, par simplification, le « container » ou conteneur, dont le succès va grandissant et qui permet, comme on dit, « de faire du trafic des divers un trafic de vrac ». En effet, la multiplicité des diverses marchandises emballées s'est substituée la marchandise pondéreuse « container ».

En ce qui concerne les navires, l'emploi de la palette avait déjà entraîné le découpage, dans les flancs des navires, de portes de chargement permettant à un chariot élévateur à fourche de rouler directement de l'entrepôt dans le navire (système du « truck-to-truck », ou transbordement continu). Le système du transbordement horizontal des containers ou du « roll-on-roll-off » a donné naissance à une série de navires spécialisés qui ne sont pas sans analogie avec les bacs porteurs d'autos.

Il semble que leur tenue en mer se ressente des ouvertures dont ils sont pourvus à la proue, à la poupe ou sur les flancs. Enfin, le container a donné naissance à un type entièrement nouveau de navire, le navire porte-containers.

Cette évolution a également provoqué des changements à terre. Au cours des années 50, tous les ports se sont équipés de tout un parc de chariots élévateurs à fourche. On a pu continuer à utiliser les hangars anciens, non sans avoir dû, cependant, dans de nombreux cas, en agrandir les entrées. En ce domaine aussi, le container apporte une révolution. Les élévateurs à fourche traditionnels ne peuvent le déplacer ; il faut, pour ce faire, des appareils de manutention spéciaux (élévateurs à portique ou « van-carrier »). De plus, lorsqu'on ne le roule pas à bord, il faut, pour le hisser, des grues particulièrement puissantes (d'une puissance de 12,5 à 30 tonnes et plus). Le navire porte-barges (« lash ») constitue un autre aspect de cette évolution. Il s'agit de navires spéciaux pouvant prendre à bord des allèges de construction spéciale ou des barges de poussage qui sont mises à l'eau dans le port de destination et conduites par des pousseurs jusqu'au lieu de déchargement. Un certain nombre de ces navires sont déjà en service.

Ce n'est d'ailleurs pas seulement là où les bateaux de navigation intérieure peuvent former des unités de poussage pour remonter un fleuve ou un canal jusqu'à l'intérieur du pays que ces navires porte-barges présentent de l'intérêt, c'est aussi là où le déchargement du navire de mer dans la rade d'un port permet d'éviter de longues estaries et de desservir même des ports dont la faible profondeur interdit l'accès au navire porte-barges lui-même. (Il faut évidemment se garder de conclure que les navires porte-barges pourraient, par conséquent, rendre les investissements portuaires superflus dans les pays en voie de développement. Un système aussi compliqué que celui des navires porte-barges ne peut être rentable que là où les courants de trafic sont très denses.)

Dès les premiers indices de la « révolution des containers », il a beaucoup été question de coordination au niveau national ou européen. Plusieurs ports proposèrent de n'aménager, le long de chaque côte, qu'un seul port spécialisé dans la manutention des containers. Naturellement, chacun d'entre eux comptait s'attribuer ce rôle. Entre temps, la révolution technique a dépassé les considérations des planificateurs et des coordinateurs : pour faire face à la concurrence, presque tous les grands ports maritimes européens se sont dotés d'un port spécialisé dans la manutention des containers (« terminal pour containers »). Il n'en pouvait être autrement, pour la simple raison qu'un port qui ne peut assurer la manutention des containers marque nécessairement un recul également dans de nombreux autres secteurs de trafic.

Il est trop tôt pour dire si tous les ports spécialisés dans le trafic des containers, qui sont nés ces dernières années, se sont déjà révélés directement rentables, mais le trafic des nouveaux « pondéreux » que sont les containers continue d'augmenter sans relâche.

Cependant, nombre de marchandises dont le transport doit se faire en grande vitesse sont expédiées par chargements moins volumineux, leur expédition ne pouvant attendre qu'assez de marchandises soient groupées pour remplir un container. Le container peut être chargé ou déchargé soit au port, soit dans l'entrepôt de l'expéditeur ou du destinataire, selon les instructions qui sont données à cet effet. Ce sont des raisons d'ordre commercial qui déterminent l'endroit où le chargement par

container est constitué. L'une et l'autre solution ont leurs avantages. Mais le container ne se prête pas au transport de certaines denrées qui doivent être aérées ; ce cas se présente surtout dans les tropiques (par exemple pour le cacao). Il est vraisemblable, cependant, que l'on pourra remédier à cet inconvénient en mettant au point des containers spéciaux.

La palette continuera cependant, du moins provisoirement, à être utilisée parallèlement au container.

Il n'empêche que les ports de mer doivent s'adapter à la nouvelle méthode de transport. Comme on l'a déjà dit, cela suppose des installations de manutention nouvelles et spécialisées en bordure de bassins relativement profonds, les navires porte-containers ne pouvant naturellement être rentables que s'ils sont assez grands. De plus, outre les grues et autres appareils de manutention relativement puissants déjà mentionnés, il faut aussi de vastes surfaces à l'air libre où l'on puisse déposer les containers en attendant leur embarquement ou leur acheminement vers l'intérieur du pays.

Dans les relations avec l'intérieur, les containers, transportés par d'énormes véhicules articulés, exigent certains aménagements des routes et des règles de la circulation. Dans les premiers temps de cette nouvelle méthode de transport, la route s'est attribuée une part relativement importante dans les relations avec l'arrière-pays ; actuellement cependant, les chemins de fer ont l'intention de rattraper ce retard et projettent de créer une société européenne des containers, dont le siège serait à Bâle, et de consentir des tarifs de faveur aux transports par containers. Il pourrait devenir urgent, pour des raisons relevant de l'économie et de la politique des transports, de désencombrer les routes des transports lourds que représentent les grands containers. Par ailleurs, l'emploi de plus en plus répandu de containers a permis à la navigation intérieure de s'arroger dans le transport des « divers » un rôle qu'elle n'avait jamais eu jusqu'à présent. Bien protégées dans les containers, ces marchandises peuvent, quand leur acheminement ne doit pas se faire en grande vitesse, être chargées sur le pont des bateaux de navigation intérieure.

Les pages qui suivent contiennent, dans la mesure où les informations nécessaires étaient disponibles, une description des mesures prises pour adapter les ports européens au trafic par containers.

LÜBECK

Le port de cabotage de Lübeck-Travemünde dispose de cinq embarcadères pour bacs, où l'on applique le système du « transbordement horizontal ». Le quai nord de l'avant-port a été pourvu de trois embarcadères pour bacs. Ces huit embarcadères sont utilisés par des lignes régulières.

KIEL

Dans la zone du port septentrional nouvellement aménagée sur le canal de Kiel, on a installé un plateau d'abordage destiné au transbordement par le système du « roll-on-roll-off » (transbordement horizontal des containers) en proue ou en poupe. Depuis le 8 juillet 1967, ce dispositif fonctionne au service d'une liaison régulière (Hambourg-Kiel-

Stockholm). Le quai d'Oslo dispose de trois embarcadères pour le trafic par « roll-on-roll-off », un quatrième sera construit en 1971 et d'autres sont projetés dans le plan Bollhörn, mentionné plus haut.

HAMBOURG

Les installations de chargement et de déchargement de navires porte-containers et de navires mixtes porte-containers ont pris de l'extension, dans le port de Hambourg, au cours des dernières années.

Le terminal pour containers, le « Buchardkai » du port de Waltershof, offre 1 170 m de quais permettant le chargement et le déchargement de trois navires porte-containers et de deux navires mixtes porte-containers et présente une superficie totale de 430 000 m², dont 30 000 m² sont sous toit.

Les installations comportent actuellement 4 ponts transbordeurs pour containers, 3 grues lourdes d'une puissance de 25 tonnes, 10 grues de 3 tonnes et de nombreux « van-carriers », « straddle carriers » et élévateurs à fourche.

Dès l'achèvement du sixième poste, dont la construction est actuellement (1970) en cours, sera entamée la construction du septième poste, qui sera pourvu d'une installation de transport par ripage.

Il existe, en face du « Buchardkai », un autre poste à containers, dit « Euro-Kai KGaA ». Les 267 m de quais permettent le chargement ou le déchargement simultanés de deux navires. On y trouve un pont transbordeur pour containers, deux grues de 25 tonnes synchronisées, des élévateurs à fourche et des motrices.

Les installations de manutention de la firme « Lager und Speditionsgesellschaft » S.à.r.l., établies sur l'« Europakai » du port « Vulkan » sont pourvues de quatre postes d'accostage pour navires, dont deux pour navires porte-containers. On y trouve, outre une aire de manutention de 52 000 m², 18 000 m² de hangars. La manutention des containers est effectuée au moyen de deux grues synchronisées de 25 tonnes.

Indépendamment des installations susvisées, le port de Hambourg dispose d'un certain nombre d'autres installations de manutention pour trafics combinés.

BRÈME-BREMERHAVEN

Brème s'est adapté très tôt au trafic des containers. Il a reçu en mai 1966 son premier navire porte-containers. Depuis, les postes à containers n'ont cessé de prendre de l'extension. Les premiers aménagements ont été réalisés dans l'ensemble portuaire de Brème ; mais des installations analogues ont été réalisées à Bremerhaven dès septembre 1967, car on n'a pas tardé à se rendre compte que sa situation géographique prédestinait cet ensemble portuaire à recevoir un trafic moderne intégré par containers et navires porte-barges : proximité immédiate de la mer, pas de navigation locale, d'où possibilité d'une rotation plus rapide des navires. Pour atteindre un optimum dans ce domaine, on a entamé quelque 6 mois plus tard, pour faire pendant au terminal situé à l'abri des écluses, la construction d'une première section de quais de 900 m de long, au-delà des écluses, en bordure de la partie maritime du fleuve. Les deux premiers postes

d'amarrage de ce quai fluvial ont été mis en service en avril et en septembre 1971. Le troisième poste d'amarrage a été terminé en mai 1972.

Les terminaux pour containers de Brême et de Bremerhaven comptaient au total, à la fin de 1971, 2 200 m de quais et, au même moment, 300 m de quais étaient en construction. La superficie des aires d'entreposage et des aires de circulation était de 574 000 m² et l'aménagement de 200 000 autres m² était en cours. En outre, 9 ponts transbordeurs pour containers étaient en service et un autre était en cours d'installation.

Les mouvements de containers ont évolué comme suit au cours des cinq premières années :

Manutention de containers à Brême et à Bremerhaven
(uniquement containers de 20 t et plus)

1966-1970

Années	Nombre des containers manutentionnés	Soit, sur la base de 20 t	Poids en milliers de t
1966	8 335	16 670	72
1967	35 358	51 258	318
1968	46 873	69 848	465
1969	73 334	118 001	822
1970	111 670	194 341	1 379

Source : Le sénateur des ports, de la navigation et des transports.

Le trafic containers relève pour environ 75 % de la navigation atlantique. Le reste se répartit entre la Scandinavie, la Grande-Bretagne, la France, le Portugal et l'Espagne.

WILHELMSHAVEN

Aucune installation de manutention des containers n'a été aménagée ni prévue.

EMDEN

Aucune installation de manutention des containers n'a été aménagée ni prévue.

DELFIJL

Le vieux port de Delfzijl ne dispose d'aucune installation de manutention de containers. Dans l'Eemshaven, actuellement en construction, un emplacement a été réservé pour l'installation de 3 ponts de transbordement par « roll-on roll-off » et des possibilités prévues pour l'emplacement de quais de chargement de containers.

AMSTERDAM

Le terminal pour containers dénommé « Amsterdam » a été inauguré en été 1966. La profondeur de ses bassins est de 10,50 m, et il dispose de terre-pleins d'une superficie de 10 ha, susceptible d'être portée à 25 ha.

A la fin de l'année 1970, trois services réguliers de containers faisaient escale dans le port d'Amsterdam : une fois par semaine le service Amsterdam-New York-Baltimore-Nordfolk (United States

Line), trois fois par semaine le service Amsterdam-Felixston (Hollandsche Stoomboot Mij. et Phoenix Lijn) ; une fois par semaine le service Amsterdam-Leith (Macvan).

Un service bi-hebdomadaire de containers fonctionnant par « roll-on-roll-off » (transbordement horizontal) relie Amsterdam à Immingham et à Göteborg organisés tous deux par la « Tor Line ».

ROTTERDAM

En juillet 1967, le conseil communal d'administration du port a soumis au conseil municipal un projet de construction d'un terminal pour containers. Ce terminal, appelé « Rijnpoort », serait situé sur la rive nord du Nieuwe Waterweg. Outre les services de containers, on y établirait également des services de « roll-on-roll-off » (transbordement horizontal des containers) et des services de voyageurs.

Une première partie du terminal pour containers, dans le « Port Prinses-Margriet », a été achevée le 1^{er} septembre 1967. Ce terminal est exploité par la société « Europe Container Terminus (ECT) », créée par un groupe de grandes compagnies d'arrimage et par les chemins de fer néerlandais. La société ECT dispose, dans le « Port Prinses-Margriet » et le « Port Prince Alexander » de 1 500 m de quais et d'une surface de terre-pleins de 46 ha. La longueur du quai est actuellement doublée, et les terre-pleins seront agrandis de 34 ha. Le nombre des grues élévatrices de containers, d'une puissance variant entre 32 et 53 tonnes, était de 7 en 1970. Dans le courant de l'année 1971 ont encore été installées deux grues élévatrices de containers d'une puissance de 41 tonnes. Ce terminal accueillera, outre les navires porte-containers, des bâtiments pratiquant le système du « roll-on-roll-off ». Pour l'arrivée et le départ de containers par chemin de fer, la société ECT dispose de 4 500 m de voies de chargement et de deux grues à portique d'une puissance de 50 tonnes. D'autres bassins du port de Rotterdam sont également spécialisés dans la manutention des containers.

FLESSINGUE

Depuis 1971, Flessingue compte parmi les ports pouvant accueillir des navires-containers.

En avril dernier a été terminée la construction d'un terminal entièrement nouveau, qui dispose d'une grue élévatrice de containers, à laquelle viendra s'en ajouter une autre à partir de 1972. Les installations s'étendent sur une longueur de quais qui est actuellement de 420 m, mais peut être étendue à 750 m. Le terminal dispose d'un terre-plein de près de 6 ha, sans compter la superficie des quais. Sept lignes de navigation ont d'ores et déjà décidé de faire usage de cette nouvelle installation.

ANVERS

La manutention de la cargaison du navire porte-containers « American Racer », a marqué, en mars 1966, l'inauguration du service de containers.

Depuis septembre 1967, le port Churchill fonctionne en tant que terminal pour containers. Il dispose de 6 postes d'accostage pour navires porte-containers avec 7 ponts de transbordement de containers, d'une puissance de 40 à 53 tonnes.

En 1969, les transports par containers étaient essentiellement assumés par les compagnies suivantes : Dart Container Line, Johnson Line, Associated Humber Lines, Gibson Rankine Lines, Hapag Lloyd, Atlantic Container Line et European Unit Routes. En outre, Anvers constitue une escale pour différentes compagnies de navigation qui embarquent les containers sur des navires semi-porte-containers.

Le trafic « roll-on-roll-off », est assuré par les compagnies suivantes : Wellenins Lines, The Transport Ferry Service, Atlantic Container Line.

Les chemins de fer belges ont également construit une gare spéciale pour containers, équipée d'un pont transbordeur d'une puissance de 30 tonnes.

La superficie affectée au transbordement et au chargement des containers avoisine au total les 125 ha.

Le nombre total des containers transbordés dans le port d'Anvers en 1970 était de près de 170 000 unités, pour un tonnage de 2,2 millions de tonnes. Ce chiffre ne tient pas compte des containers vides ou partiellement remplis.

GAND

Une entreprise implantée dans le port de Gand pratique déjà le transport par containers et par le système de « roll-on-roll-off ».

Dans le « Schepen Sifferdok », on a réservé une place au trafic par containers. En outre un projet est actuellement en cours d'étude en vue de la construction d'un terminal pour containers.

BRUGES-ZEEBRUGGE

La ligne de transport par containers Zeebrugge-Harwich a été inaugurée le 19 mars 1968. Le service en est assuré par deux navires, à savoir les « Sea Freightliner I et II », avec un ou deux départs par jour. Chaque navire peut effectuer par jour un circuit complet Zeebrugge-Harwich-Zeebrugge. Le terminal pour containers est situé sur la rive occidentale du chenal d'accès à l'écluse maritime. Il est équipé de deux grues à portique d'une puissance de 30 tonnes pour le chargement et le déchargement des containers. Le terre-plein réservé aux containers couvre une superficie de 1,6 hectare. Quant à la superficie de la zone portuaire affectée aux opérations de transbordement des containers, elle dépasse au total 16 hectares. Dans la partie ouest du terminal, ouest de l'avant-port de Zeebrugge, des travaux sont en cours en vue de construire un nouveau port destiné au trafic transatlantique par containers.

Ce port dispose d'une superficie de 14 hectares qui comprend de grands terre-pleins pour les containers (6 ha), un entrepôt et un raccordement au chemin de fer de 6 voies, également reliées à un réseau de triage. Ce nouveau terminal sera équipé de deux grues à portique d'une puissance de 45 tonnes chacune.

La mise en service a été prévue pour l'année en cours.

Outre ce terminal, on a également aménagé, dans l'avant-port, un port pour le trafic par « roll-on-roll-off ». Il a été mis en service en 1971.

DUNKERQUE

En 1969, une installation mixte pour le trafic par « roll-on-roll-off » et par containers a été mise en service dans la darse. Elle est équipée d'une grue à portique d'une puissance de 53 tonnes.

LE HAVRE

Le Havre vient aujourd'hui, au premier rang des ports français, pour le trafic par containers (1969 : 31 160 unités - 287 000 tonnes ; pour 1970 les chiffres sont beaucoup plus élevés encore).

Le port du Havre peut assurer le transbordement des containers en plusieurs endroits du port à marée, notamment au quai de Floride.

Le quai de l'Atlantique dessert notamment un port spécialisé dans le transbordement des navires porte-containers et des navires combinant le trafic par containers avec le trafic par « roll-on-roll-off ».

Cette installation comprend 800 m de quais, 12 hectares de superficie pour l'entreposage et le transbordement ainsi que quatre grues à portique de 40 tonnes. Un entrepôt spécial situé dans le voisinage immédiat permet de charger et de décharger les containers dans le port.

En 1972, un deuxième terminal sera mis en service en amont de la nouvelle écluse. Il comprendra 1 200 m de quais, 50 hectares de terre-pleins et plusieurs hangars pour le transbordement des marchandises.

ROUEN

Rouen possède 3 embarcadères spéciaux pour le transbordement horizontal des containers (trafic « roll-on-roll-off »). Un quatrième sera mis en service en 1972. (Les marchandises les plus fréquemment transbordées selon ce procédé sont les véhicules automobiles neufs, les planches, la pâte de bois, les fruits et les légumes.)

Rouen n'estime pas en revanche avoir de vocation spéciale en tant que port de containers, sauf pour la navigation côtière internationale ou comme terminal de lignes de desserte locale. Le transbordement des containers s'effectue actuellement à l'aide de machines spéciales (grues motorisées, grues flottantes).

Un nouveau bassin doté de grues d'une capacité de chargement de 24 tonnes sera mis en service en 1972, dans un port spécial, à Petit-Couronne.

CHERBOURG

En relation avec le service de car-ferries, il y existe, depuis 1964 un quai pour navires servant spécialement au transbordement horizontal des containers (système de roll-on-roll-off).

BORDEAUX

Le port de Bordeaux utilise actuellement des grues flottantes pour le transbordement des containers.

MARSEILLE

Marseille dispose, à la darse n° 1 de Fos, d'un terminal provisoire, d'une longueur de quai de 250 m

et d'un tirant d'eau de 15 m. Il est équipé d'une grue élévatrice spéciale de 50 tonnes et d'une grue mobile pour containers. Un quai annexe est également équipé pour la manutention des containers (portique de 20 tonnes). Marseille offre encore 5 ha d'aire d'entreposage, un raccordement ferroviaire et routier et une zone réservée à la manutention des containers, etc.

Le terminal de Marseille sera définitivement aménagé sur le côté ouest de la darse n° 2, où il disposera d'une longueur de quai de 1 250 m et d'une vaste aire d'entreposage.

SAVONE

Actuellement Savone ne possède pas d'installation spéciale pour la manutention des containers, mais une société se propose d'en établir une à Vado Ligure.

GÈNES

Depuis juillet 1969, Gênes possède, à « Ponte Libia », un terminal pour containers. Un deuxième est en construction à « Ponte Ronco ».

Celui de Ponte Libia a une longueur de quai de 550 m et un tirant d'eau de 11 m. Une grue spéciale d'une puissance de 40 tonnes dessert 400 m de quais ; 4,2 ha servent à l'entreposage. Le port sera raccordé à l'autoroute. Sa construction a coûté 1,5 milliard de lires. Le port spécialisé de « Ponte Ronco » aura des proportions un peu plus modestes.

LIVOURNE

Très vite, Livourne a aménagé, à Callata Pisa, un terminal provisoire, comprenant 3,7 ha d'aire de manutention et d'entreposage. Entre-temps a été entrepris, dans le bassin industriel, la construction, qui est à présent presque terminée d'un autre terminal d'une superficie de 12 ha. A l'initiative des Isbrantzen Export Lines, la Società Immobiliare Sviluppo Industriale a investi quelque 7 milliards de lires.

A proximité du port, cette même société aménage une superficie de 10 ha pour l'entreposage et le chargement de containers ; cette installation sera mise en service prochainement.

On projette l'affectation, à un autre terminal, à construire ultérieurement, d'une superficie bien plus grande encore dans le nouveau port « Toscana ».

Le port de Livourne, qui a conquis une place importante dans la manutention des containers, où il avait pris les devants, a présenté des projets qui pourraient faire de lui, la principale station de manutention de containers de la mer Tyrrhénienne.

CAGLIARI

Plusieurs lignes régulières de transbordeurs desservent le port commercial de Cagliari ; il s'agit soit de bateaux mixtes (passagers et marchandises), soit de cargos. La plus grande partie de ce trafic de marchandises s'effectue par containers.

La position géographique de Cagliari et l'ampleur de la superficie disponible éventuellement pour un agrandissement éventuel de la zone portuaire ont conduit à l'élaboration d'un projet faisant de

Cagliari un centre de manutention, de transit et de triage de containers pour tout le bassin méditerranéen.

Le projet, qui touche une superficie globale de 400 ha, serait, en ce qui concerne les installations portuaires, réalisé en deux phases. La première, qui a été entamée en 1971, embrasse une superficie de 60 ha. D'après les plans du CIPE, l'aménagement ultérieur s'effectuerait suivant l'évolution du trafic.

PALERME

A Palerme sera construit un terminal pour containers très moderne. De 4,5 ha au départ, sa superficie pourra être portée ultérieurement à 12 ha. Il possédera une grue à containers d'une puissance de 40 tonnes, des entrepôts et des terre-pleins. L'accès des véhicules automobiles s'effectuera par les quais C. Colombo et Santa Lucia e Sannuzzo, cependant qu'une voie ferrée reliera le port directement à la gare centrale.

NAPLES

Naples peut disposer de 10 ha pour la manutention des containers. La date d'ouverture des travaux n'a toutefois pas encore été décidée. Provisoirement, le transbordement des containers se fait au moyen de grues de 40 tonnes que possédait le port. D'autres grues doivent venir s'y ajouter.

Comme Livourne et Cagliari, Naples ambitionne de devenir le port de triage des containers pour toute la Méditerranée, ou du moins pour l'Italie.

Notons encore qu'avec la mise en service du « Lash Italia », les « Prudential Grace Lines » ont un service de porte-barges Méditerranée-USA. Comme les allèges sont chargées et déchargées en rade, la durée de la traversée Norfolk-Boston-Smyrne (avec 5 escales en Europe) est ramenée de 28 à 15 jours.

BARI, VENISE

Pas d'installation spéciale pour la manutention des containers.

TRIESTE

Trieste possède, au môle V Nord de Punto Franco Nuovo une installation spéciale pour le transbordement, même horizontal, des containers.

L'aménagement de quelque 10 ha en vue du transbordement, du stockage et du déballage des containers est en cours au môle VII de Punto Franco Nuovo. Cette installation sera d'abord équipée d'une grue de 40 tonnes, puis, dès que possible, d'un pont transbordeur affecté au service des navires porte-containers.

Résumé des remarques concernant les nouveaux trafics

Devant l'importance des établissements projetés et des extensions portuaires déjà entreprises, de nombreux observateurs se sont demandé s'il n'y avait pas là un risque de surinvestissements énormes et, partant, de gaspillage correspondant des ressources économiques. De cette crainte est né le souhait

d'un regroupement des ports maritimes au niveau de la CEE. On semble concevoir cette concentration de la manière suivante : une instance communautaire, selon toute vraisemblance le Conseil de ministres, procéderait à l'estimation des besoins globaux, puis répartirait entre les différents ports les « quotas » d'extension. L'expérience suffit à démontrer combien cette manière de voir est erronée. Mais un argument plus solide encore à opposer à une telle concentration est qu'elle éliminerait le ressort le plus puissant du progrès : la concurrence entre les ports européens.

En ce qui concerne les investissements exigés par les nouvelles méthodes de transport, comme par exemple l'emploi de containers, il n'est ni souhaitable, ni possible que la concentration y soit aussi forte que dans la navigation de gros tonnage. Les moyens financiers n'atteignent pas, tant s'en faut, l'ampleur que demandent les travaux d'approfondissement des chenaux, etc. De plus, dans l'économie pétrolière, la concentration des capacités portuaires s'accompagne d'une concentration des capacités de production et des capacités de raffinage, ce qui ne s'avère pas, ou beaucoup moins, dans le trafic par containers. Il serait néanmoins raisonnable de ne prévoir des installations de transports par containers que dans les grands ports. Cette concentration sur deux à cinq grands ports sera vraisemblablement imposée par la nécessité, pour en assurer la rentabilité, de rationaliser le plus possible le service des containers et ce par l'observation d'horaires fixes, par la coopération entre les armements et les centres de distribution de containers établis à l'intérieur du pays. Pour tous les autres transports, une concentration imposée « d'en haut » se justifie encore moins, surtout dans le cadre d'une politique européenne des ports maritimes.

d) Mesures nationales ou communautaires en faveur de certains ports

Il résulte du présent rapport que les investissements portuaires doivent répondre tant à l'évolution à court terme (containers, etc.) qu'aux perspectives d'évolution technique à moyen et à long terme. Même si, comme nous l'avons déjà dit, la concurrence entre les ports et une politique très active d'information pratiquée par la Communauté doivent permettre — mis à part la question des pétroliers géants — de se dispenser d'intervenir systématiquement dans cette concurrence entre les ports, la nécessité d'assurer un développement équilibré de toutes les régions de la Communauté et de faire en sorte que les ports puissent faire face à un accroissement considérable du commerce intérieur et du commerce extérieur impose de veiller, en mettant en œuvre l'instrument que constitue la politique commune du trafic portuaire, à ce que des insuffisances passagères de la capacité de certains ports ne mettent ceux-ci dans l'impossibilité de répondre aux nécessités du trafic futur. La Communauté pourrait être appelée à accorder, par exemple, dans le cadre de la politique régionale commune, des aides directes aux ports qui, en raison de faiblesses structurelles, risquent de se heurter à des difficultés de caractère temporaire, lorsque les autorités responsables de la gestion de ces ports ne sont pas en mesure de remédier à bref délai et par leurs propres moyens à ces difficultés.

3. L'organisation des ports

La politique européenne commune du trafic portuaire rencontre une difficulté fondamentale : l'organisation très variable des ports de mer dans les différents pays de la Communauté. Dans certains pays, par exemple l'Italie, la compétence est répartie entre les Chambres de commerce, les municipalités et l'État. Ce régime a également existé en France jusqu'en 1965. Dans d'autres pays, les ports relèvent entièrement de l'État, ainsi en France, depuis le régime introduit en 1966, et en Allemagne, où il faut toutefois entendre par États les divers Länder du Bund et les villes libres. Aux Pays-Bas, enfin, si les ports font, en principe, partie du domaine public, la responsabilité de leur exploitation incombe à un grand nombre d'entreprises privées qui louent les fonds portuaires aux municipalités.

Il est à noter, à ce propos, qu'un grand nombre de firmes exploitant des entreprises portuaires sont en même temps armateurs maritimes et souvent aussi fluviaux, si bien qu'il existe aux Pays-Bas une « intégration verticale » très poussée de la navigation maritime, de l'exploitation portuaire et du trafic avec l'arrière-pays, ce qui donne évidemment à ce pays une forte position concurrentielle. Les autres ports s'efforcent depuis peu de s'aligner sur les avantages des ports hollandais. C'est ainsi, par exemple, que le port de Hambourg a effectué, ces dernières années, une modification fondamentale de son régime portuaire.

Quant à la structure administrative des différents ports, on retiendra ce qui suit :

KIEL

Les tentatives d'efforts déployés en vue de réformer l'organisation administrative du port de Kiel suivent sensiblement la ligne décrite ci-dessous à propos de Hambourg. A Kiel, comme en d'autres endroits, la gestion portuaire privée manque encore parfois de souplesse, d'initiative et de capitaux pour pouvoir épuiser sans retard toutes les possibilités de semblable réforme.

HAMBURG

Dans son « Rapport sur la situation et les perspectives de développement du port de Hambourg » d'avril 1967 (document n° 571 de la Diète provinciale), le Sénat de la ville libre et hanséatique de Hambourg écrit :

« Dans le cadre des considérations sur la mise en valeur optimale des possibilités économiques du port de Hambourg, on peut se demander si « l'organisation économique », telle qu'elle est actuellement pratiquée dans le port, est la plus appropriée, et de quelle façon elle pourrait être améliorée, si jamais elle entravait l'activité économique. L'on doit se demander, en même temps, si les activités administratives exercées dans le port en application de dispositions légales ou en vue de faire valoir des influences de politique économique sont organisées et coordonnées de la façon la plus rationnelle. »

Les mesures, arrêtées en 1970, de modification de l'organisation concurrentielle (organisation portuaire) ont constitué un pas décisif en ce sens, sur le plan de la politique portuaire. Cependant, il peut être intéressant, pour assurer une bonne com-

préhension de la situation actuelle, de broser, dans le paragraphe suivant, un tableau de ce qu'était la situation avant 1970.

Les grandes lignes de « l'organisation portuaire » de Hambourg jusqu'en 1970

L'organisation des relations économiques entre les établissements publics et privés exerçant leur activité dans le port était régie, avant la réforme entrée en vigueur en 1970, par les faits suivants :

1. La ville libre et hanséatique de Hambourg (FHH) est propriétaire d'une grande partie des biens-fonds du port utilisés à des fins de transbordement et de stockage.

2. La ville de Hambourg a cédé par contrat à la société anonyme du port et des docks de Hambourg (HHLA), dont elle est le seul sociétaire, tous les biens-fonds sis sur le port franc, destinés au transbordement et au stockage, ainsi que les installations et équipements appropriés. La HHLA ne possède en propre qu'un nombre restreint d'installations de transbordement ; en revanche, elle détient la plupart des entrepôts et magasins.

3. La HHLA exploite en régie propre la majorité des installations de transbordement qui lui ont été confiées. Elle a loué les autres installations à des établissements privés. Elle a également cédé à bail des terrains sur lesquels des entreprises privées exploitent leurs propres installations. Les établissements privés participaient pour 40 % au transbordement des marchandises, de telle sorte que 60 % du trafic revenaient à la HHLA. Celle-ci emploie en tant que dépositaire 40 % de la superficie dont elle dispose en entrepôts et magasins ; 60 % de cette superficie sont sous-loués à des manutentionnaires (Quartiersleute).

4. Toutes les entreprises privées de transbordement du port franc étaient — à une exception historique près — tenues par contrat avec la HHLA de ne desservir que les lignes ou les navires qui leur étaient attribués, de façon générale ou de cas en cas, par la HHLA. Ces entreprises privées étaient tenues d'appliquer les droits de quai négociés par la HHLA (et approuvés par le Sénat). Les manutentionnaires travaillant dans les entrepôts détenus par la HHLA n'étaient pas soumis à des restrictions analogues.

Une planification d'ensemble de tous les grands ports présuppose que les pouvoirs publics disposent d'un large pouvoir de décision sur les fonds du port. L'aménagement de l'infrastructure relève également du domaine public. Toutefois, le rôle du budget public dans le financement de la « superstructure » est différemment réglé. De même, la fonction des grandes entreprises publiques dans les ports est définie très différemment d'un port à l'autre.

La HHLA avait, jusqu'en 1970, des tâches relativement très étendues en matière de politique portuaire. La forme juridique décrite plus haut mettait cette entreprise en mesure aussi bien de contrôler l'accès aux marchés (notamment par la cession à bail ou en location des biens-fonds et des équipements à d'autres entreprises) que de déterminer pour l'essentiel les conditions de concurrence sur ce marché (principalement en attribuant les lignes

régulières et/ou les navires). La HHLA constituait simultanément le principal concurrent potentiel sur ce même marché.

Ce système, considéré sous l'angle économique, présentait un double inconvénient. Pour les entreprises de transbordement sous contrat, la dépendance de la HHLA dans la prospection de la clientèle réduisait la propension à investir du capital propre dans des installations de transbordement leur appartenant. La HHLA, pour sa part, pouvait se trouver gênée dans ses propres actions commerciales, étant donné qu'elle devait, vu ses fonctions quasi souveraines, se montrer fort réservée en matière de concurrence si elle ne voulait pas encourir le reproche de servir égoïstement ses propres intérêts dans les tâches d'organisations qui lui étaient confiées.

L'ancienne organisation des relations économiques portuaires avait aussi pour effet que les différents services portuaires (navigation portuaire, transbordement, arrimage, courtage, expéditions, etc.) étaient, dans une large mesure, effectués par diverses entreprises ; les groupements verticaux d'entreprises ou d'exploitation étaient insuffisants. Dans ces conditions, les diverses entreprises avaient des possibilités d'initiative trop restreintes, ce qui compromettait la rentabilité optimale de l'économie portuaire.

Caractéristiques principales de la nouvelle « organisation portuaire » de Hambourg

Afin de renforcer l'intervention (dans le port) de capitaux privés et d'accroître la productivité grâce à une concurrence intensifiée, il était nécessaire de réviser les fonctions de la HHLA. Elle est déliée de la totalité de ses engagements quasi administratifs et souverains et est entrée pleinement dans la concurrence, également en ce qui concerne les biens-fonds du port et des mesures d'infrastructure nationale. Les conditions économiques essentielles des contrats avec les entreprises de transbordement privées sont arrêtées d'un commun accord avec le service de l'économie et des transports et le service financier en appliquant des critères uniformes. La gestion des fonds portuaires municipaux revient, comme par le passé, à l'autorité financière (administration des biens-fonds). Les restrictions quant aux droits de transbordement sont, en général, supprimées. Toute entreprise de transbordement doit pouvoir en toute liberté prospector les services de lignes ou de bateaux particuliers. La HHLA et les entreprises de transbordement privées se trouvent ainsi mises sur un pied d'égalité quant aux conditions de concurrence et toutes les entreprises disposent de la liberté de mouvement voulue.

Il a en outre fallu supprimer les obstacles qui entravaient une coopération et une concentration horizontale et surtout verticale économiquement judicieuse. Cela aussi doit permettre d'augmenter la rentabilité et répond, en outre, à la nécessité de parachever sur le plan économique l'intégration technique des processus de transport et de transbordement, nécessité due à l'usage croissant de techniques modernes dans le trafic mixte. Il va de soi que la HHLA a, elle aussi, la possibilité d'agir, sur le plan économique, à des étapes antérieures et ultérieures.

La sujétion de toutes les entreprises de transbordement des ports francs aux droits de quai doit provisoirement être maintenue, afin de garder en main le contrôle du processus de libéralisation. Une concurrence prématurée des prix, éventuellement poussée à l'extrême, pourrait, dans certains cas, décourager les investissements. Il convient toutefois d'examiner si, à un stade ultérieur, la concurrence des prix ne pourrait pas s'ajouter à la pure concurrence qualitative, fût-ce, en un premier temps, dans des limites préalablement fixées.

Dans l'accélération prévue des initiatives de l'économie privée, la HHLA doit évidemment rester l'instrument d'une influence exercée conformément aux règles du marché par la ville libre et hanséatique de Hambourg. Cela n'exclut pas que l'entreprise soit gérée, en premier lieu, selon des points de vue propres, mais cela signifie que là où, dans l'intérêt général du port, elle est obligée d'agir sans couvrir ses coûts, le rendement doit tout de même être assuré.

Conséquences sur le plan de l'organisation pour le port de Hambourg

Les fonctions administratives des pouvoirs publics doivent, en raison de la promotion de l'initiative privée dans l'économie portuaire et conformément à la réglementation en vigueur dans d'autres grands ports mondiaux, être groupées de telle manière que les fonctions de souveraineté de l'État, qui ont une incidence sur la politique portuaire, soient assurées par un service unique. La répartition des compétences en matière de politique portuaire entre plusieurs administrations, et, au sein de l'administration chargée des affaires économiques et des transports — en fait, compétente pour l'essentiel — entre plusieurs services, ne répondait plus à l'unité administrative et à la rapidité de décision requises par un port moderne.

Aussi a-t-on créé à l'administration des affaires économiques et des transports un service « Direction du port » qui regroupe toutes les tâches importantes en matière de politique portuaire (dont la vie quotidienne du port). Il ne s'agit pas seulement d'une centralisation au sens d'une mise en commun d'activités déjà existantes. Le sénat de Hambourg espère aussi de ce regroupement une intensification de la politique concurrentielle et structurelle du port, dans la mesure où celle-là relève de l'administration, et une plus grande cohésion des fonctions de souveraineté dans le port. Cette « Direction du port » présente, en outre, l'avantage de rendre beaucoup plus claire la répartition des compétences, jusque-là plutôt impénétrable au profane.

Il est trop tôt pour porter un jugement sur le succès de cette réforme.

Une réorganisation du port en ce sens a été réalisée à Brême dès 1963.

BRÊME-BREMERHAVEN

A Brême-Bremerhaven, l'administration portuaire relève du sénateur des ports, de la navigation et des transports ; l'organisation de la manutention des marchandises diverses, des céréales et des fourrages dépend essentiellement de la « Bremerlager-

hausgesellschaft », société anonyme dans laquelle la ville de Brême a une participation de 51 %. Cette interdépendance étroite entre administration et exploitation vise à assurer une politique portuaire souple, s'inspirant des principes de la gestion privée. La BLG ne contrôle l'exploitation portuaire que pour ce qui est des manutentions côté terre. Toutes les autres activités portuaires, telles que l'arrimage, le chargement, le contrôle, les expéditions, etc., sont exercées par des entreprises spécialisées privées. Indépendamment de la BLG, diverses entreprises privées de transbordement disposent d'une liberté d'action suffisante pour qu'elles puissent se développer.

EMDEN

À l'orée du siècle, l'établissement de l'industrie lourde dans la partie orientale du Bassin de la Ruhr et le creusement du canal de Dortmund à Ems marquèrent le début de l'accession d'Emden au rang de plus grand port maritime, fluvial et ferroviaire allemand pour les marchandises pondéreuses que sont le minerai et le charbon. Commencé par la Prusse, l'aménagement des installations portuaires fut poursuivi, après la Seconde Guerre mondiale, par le Land de Basse-Saxe. Celui-ci est également propriétaire d'une grande partie des biens-fonds du port. Le transbordement et le stockage de minerai ainsi que la plus grande partie du transbordement de charbon, de coke et d'autres marchandises en vrac sont effectués par la société provinciale de transbordement du port de Emden. Le traitement des autres marchandises est entre les mains d'une série de firmes privées qui utilisent dans le port, leurs propres installations, entre autres pour le transbordement d'huiles, de véhicules à moteur, de céréales et de petites marchandises.

DELFTZIJL

La structure administrative du port de Delfzijl diffère de celle des ports de Rotterdam, d'Amsterdam et de tous les autres ports néerlandais. Le royaume, la province de Groningue (qui a exploité le port à l'origine) et la municipalité ont fondé, le 1^{er} janvier 1958, une « Havenschap Delfzijl » dotée de la personnalité juridique. Cette société est chargée de l'administration, de l'entretien et de l'exploitation des ports et de tous les bâtiments et installations qui s'y rattachent ainsi que de l'aménagement et de l'exploitation d'aires industrielles dans la zone portuaire. C'est à elle aussi qu'a été confiée la gestion de l'avant-port, actuellement en construction, d'Eemshaven.

AMSTERDAM ET ROTTERDAM

Les grands ports des Pays-Bas sont la propriété des municipalités. Cependant, tant à Amsterdam qu'à Rotterdam, la municipalité se borne à installer les bassins et les jetées et laisse aux entreprises privées, à qui elle loue les quais, le soin de construire les hangars et d'installer les grues, autrement dit la superstructure. Certes, l'État néerlandais a remboursé les dommages de guerre et participe au financement des grands projets, tel le nouvel accès au port de Rotterdam, mais la responsabilité propre incombe à la municipalité. Si on établit une comparaison avec Hambourg et Brême, il serait oiseux de rechercher où réside vraiment la différence, puisque les villes libres de Hambourg et de Brême sont à la

fois État et municipalité. La différence essentielle est qu'à Hambourg et à Brême, les activités de transbordement relèvent pour ainsi dire des pouvoirs publics, alors qu'à Amsterdam et à Rotterdam, elles sont effectuées par un grand nombre d'entreprises privées.

Ainsi fait-on malicieusement remarquer que Hambourg a acquis une immense réserve de terrains pour son projet d'avant-port, dont on ignore la date de mise en œuvre et si quelqu'un s'y établira jamais, tandis que pour son Europort, Rotterdam a d'abord conclu des baux à long terme avec des entreprises privées et ne s'est procuré que par la suite les terrains nécessaires à la construction du port.

FLESSINGUE

La structure administrative du port de Flessingue diffère de celle des autres ports néerlandais. Par une loi du 12 janvier 1933, le législateur a confié l'administration du port et de la zone portuaire de Flessingue à la société anonyme « NV Haven van Vlissingen », qui est aussi habilitée à percevoir des droits.

L'on projette cependant, et une loi en ce sens a été déjà adoptée par le Parlement, de transmettre prochainement les fonctions administratives à la « Havenschap Vlissingen ».

PORTS BELGES

Les ports belges appartiennent également à la municipalité. Si, dans certains cas, l'État prend à sa charge les frais d'investissement relatifs aux bassins portuaires et autres ouvrages d'infrastructure ainsi que, parfois, les investissements de superstructure, la responsabilité des travaux et de l'exploitation des ouvrages réalisés incombe aux municipalités. A Anvers aussi, la municipalité a loué à long terme à des entreprises privées une grande partie de la superficie des quais. A l'opposé de Rotterdam, cependant, l'intégration verticale ne semble pas très poussée à Anvers, de sorte que la majorité des entreprises de manutention ne dépendent pas d'entreprises de transports.

GAND

Comme celui d'Anvers, le port de Gand est un port municipal, c'est-à-dire qu'il appartient à la ville de Gand, qui en assume aussi la gestion et l'exploitation.

L'instance communale suprême est le Conseil communal, composé de membres élus directement par les habitants de la ville de Gand. Le Conseil communal élit en son sein les échevins. Le bourgmestre, qui est normalement membre du Conseil communal, est nommé par arrêté royal.

L'administration des activités courantes de la ville ou de la commune est assurée par le « collège des bourgmestres et échevins ». Un échevin est spécialement chargé de l'administration du port. Le « service portuaire de la ville de Gand » est l'organe exécutif de l'exploitation du port.

Cette exploitation s'effectue conformément à la loi communale, qui ne prévoit pour le port aucune particularité ni exception. Le service portuaire obéit

donc aux mêmes règles, fixées par l'administration communale, que les autres services municipaux. Il est donc soumis comme eux à la surveillance exercée sur les municipalités par la province et le gouvernement. Cette surveillance ressortit à la juridiction administrative.

Le port de Gand comprend des bassins, quais, zones portuaires, etc., situés sur le territoire de la commune, ainsi qu'en décide le Conseil municipal. Le chenal de Gand à la mer, en revanche, est la propriété de l'État, tandis que les quais adjacents font, eux aussi, partie de la zone portuaire.

L'entretien et les améliorations du canal maritime lui-même sont à charge de l'État.

Les projets relatifs à l'infrastructure portuaire (bassins) proprement dite sont, en règle générale, établis en coopération par la municipalité et par l'État. Ce dernier finance habituellement la totalité des investissements.

La superstructure (grues, etc.) peut, pour certains ouvrages, être financée par l'État jusqu'à concurrence de 65 %. L'exploitation et l'entretien de l'infrastructure et de la superstructure incombent à la ville de Gand.

Toutefois, l'on s'efforce actuellement de faire supporter les frais d'équipement par les usagers du port. A cette fin, des licences sont accordées, à court ou à long terme, pour l'utilisation des quais. Ces terrains ne sont cependant pas mis en vente.

BRUGES-ZEEBRUGGE

Le port de Bruges-Zeebrugge est exploité par la « NV Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen » (Société anonyme des installations de navigation maritime de Bruges).

Le Conseil d'administration de la société se compose de 5 membres au minimum et de 15 membres au maximum ; 2 de ces directeurs sont désignés par l'État et 2 par la ville de Bruges, le reste par l'assemblée générale.

PORTS FRANÇAIS

La loi n° 65-491 du 29 juin 1965 sur les ports maritimes autonomes ⁽¹⁾ a introduit en France une réforme des ports de mer destinée à fusionner une série de groupements de ports en grands ports dotés d'une large autonomie. Ce regroupement a conféré aux différents ports une plus grande mobilité sur le plan économique et un comportement plus souple sur le plan commercial.

Les grands ports français ont été groupés avec leurs annexes, dépendances et avant-ports. Seuls Le Havre et Rouen demeurent deux ports administrativement distincts qui, en raison de leur fonction, sont en fait interdépendants. Dans ces conditions la France possède aujourd'hui six grands ports dotés d'une structure administrative uniforme. Il s'agit des ports suivants qui, dans le présent rapport, sont examinés séparément : Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille.

⁽¹⁾ JO du 30 juin 1965.

Cherbourg n'est pas un port autonome, mais relève de l'administration départementale.

Une commission de coordination des ports de Rouen et du Havre s'occupe régulièrement de tous les problèmes d'intérêt commun (investissements, implantations industrielles, droits de quai, etc.). La fusion des deux ports de la Seine, qui de plus en plus deviennent une unité administrative unique Rouen-Le Havre, est peut-être encore lointaine, mais paraît inévitable.

Jusqu'à l'entrée en vigueur de cette loi, c'est-à-dire jusqu'en 1966, les ports de Dunkerque, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire et Marseille étaient soumis à un « régime commun », selon lequel l'État et la Chambre de commerce locale exerçaient conjointement la gestion, tandis que les ports du Havre et de Bordeaux étaient soumis depuis 1920 à un « régime de l'autonomie », qui laissait la gestion du port à une régie publique. L'expérience réalisée avec Le Havre et Bordeaux a inspiré la loi mentionnée ci-dessous, dont voici les principales dispositions :

Article 1

« L'administration des ports maritimes de commerce, dont l'importance justifie l'adoption d'un régime nouveau, est confiée à des organismes dénommés « ports autonomes »...

Les ports autonomes sont des établissements publics de l'État, dotés de la personnalité civile et de l'autonomie financière, placés sous la tutelle du ministre des travaux publics et des transports et soumis au contrôle économique et financier de l'État.

Dans le cadre de la politique générale établie par le gouvernement, chacun de ces établissements publics a pour objet d'assurer la gestion d'un port ou d'un groupement de ports... »

Article 2

« Le port autonome est chargé... des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement et de reconstruction ainsi que de l'exploitation, de l'entretien et de la police... du port et de ses dépendances et de la gestion du domaine immobilier qui lui est affecté.

Il peut être autorisé... à se charger de la création et de l'aménagement de zones industrielles portuaires ou à participer à une telle création ou à un tel aménagement... »

Article 3

« Dans le cas où le port autonome est substitué à un port non autonome, les Chambres de commerce et d'industrie lui remettent gratuitement les terrains et outillages des concessions... les terrains, bâtiments, mobiliers, matériels et approvisionnements nécessaires à la gestion... de ces concessions ou tous autres éléments d'actif détenus par les Chambres de commerce ou d'industrie au titre des caisses de péages, des services organisés et des concessions.

Dans les ports autonomes existants, le régime établi par la présente loi se substitue au régime d'autonomie antérieure... »

Article 4

« L'État supporte les frais de l'entretien et de l'exploitation des écluses d'accès, de l'entretien des chenaux d'accès maritimes, de la profondeur des avant-ports, des ouvrages de protection contre la mer. Il supporte dans les mêmes conditions, pour l'exécution de ces travaux, les dépenses relatives aux engins de dragage...

Le programme et le montant des dépenses de ces opérations sont arrêtés chaque année par le ministre des travaux publics et des transports et par le ministre des finances et des affaires économiques sur proposition du port autonome. »

Article 5

« L'État participe dans la proportion de 80 % aux dépenses résultant des opérations de modernisation suivantes : creusement des bassins, création et extension des chenaux d'accès maritimes et des plans d'eau des avant-ports, construction et extension d'ouvrages de protection contre la mer et d'écluses d'accès, ainsi que renouvellement de ces deux dernières catégories d'ouvrages. En outre, l'État rembourse 60 % des sommes versées pour le service des emprunts émis pour faire face aux opérations de même nature engagées antérieurement à la création du port autonome et que celui-ci contracte ou prend en charge en application de l'article 3. »

Article 6

« Les charges des travaux de création, d'extension ou de renouvellement des ouvrages d'infrastructure et engins de radoub autres que ceux visés à l'article 5 précédent sont couvertes dans la proportion de 60 % par des participations de l'État. En outre, l'État rembourse 20 % des sommes versées pour le service des emprunts émis pour faire face aux opérations de même nature engagées antérieurement à la création du port autonome et que celui-ci... prend en charge en application de l'article 3. »

Article 7

« La reconstruction des ouvrages d'infrastructure du port et de leurs dépendances, détruits par les faits de la guerre 1939-1945, fait l'objet d'une indemnisation de l'État égale à la reconstruction de l'ouvrage détruit.

La reconstruction des autres installations est à la charge du port autonome, sous réserve des indemnisations qui sont dues en application de la législation générale sur les dommages de guerre... »

.....

Article 9

« L'administration du port est assurée par un conseil d'administration, assisté d'un directeur nommé par décret en Conseil des ministres sur proposition du ministre des travaux publics et des transports, après avis du conseil d'administration. »

Article 10

« Le conseil d'administration est composé... pour moitié : de membres désignés par les Chambres de commerce et d'industrie et les collectivités locales de la circonscription et de représentants du personnel de l'établissement public et des ouvriers du port ; pour moitié : de membres représentant l'État et de personnalités choisies parmi les principaux usagers du port ou désignées en raison de leur compétence dans les problèmes portuaires, de la navigation maritime, des transports, de l'économie régionale ou de l'économie générale.

Le conseil d'administration élit un président qui est choisi parmi ses membres. Les membres autres que ceux désignés par les Chambres de commerce et d'industrie et les collectivités locales sont nommés par décret sur proposition du ministre des travaux publics et des transports.

Les représentants du personnel de l'établissement public et des ouvriers du port sont choisis sur les listes établies par chacune des organisations syndicales les plus représentatives. »

.....

Article 13

« Pour les travaux et les outillages devant être effectués sans le concours financier de l'État et n'entraînant pas de modification essentielle dans les accès ou ouvrages du port, et pour ce qui concerne l'exploitation, le conseil d'administration statue définitivement dans le cadre des dépenses d'exploitation et des opérations en capital faisant l'objet des états prévisionnels...

Il a, notamment, le pouvoir de fixer les tarifs maximaux et les conditions d'usage pour les outillages qu'il gère lui-même.

Le conseil d'administration prend... les mesures nécessaires pour la création des ressources destinées à couvrir les charges qui lui incombent. Il est appelé obligatoirement à donner son avis sur toutes les questions relevant des divers services publics intéressant le port. »

Article 14

« Le conseil d'administration du port autonome établit et présente chaque année à l'approbation du ministre des finances et des affaires économiques, les états prévisionnels relatifs à l'exercice suivant concernant les dépenses et les recettes de l'exploitation et les opérations en capital.

Les prévisions du compte d'exploitation doivent être présentées en équilibre pour chaque exercice. Au cas où les ressources existantes ne seraient pas suffisantes pour couvrir la totalité des charges d'exploitation, le ministre des travaux publics et des transports et le ministre des finances et des affaires économiques peuvent créer d'office les ressources nouvelles nécessaires.

Après constitution des réserves et provisions, l'excédent net de chaque exercice est reversé à l'État dans la proportion de 50 %. »

Article 15

« A dater de l'institution du port autonome, les droits de quai sont perçus à son profit.

Le produit des droits de quai et des taxes locales de péage constitue une recette ordinaire de l'établissement. »

Article 16

« La fusion d'un port autonome et d'un ou plusieurs autres ports, autonomes ou non, peut être décidée, après enquête effectuée dans lesdits ports. »

Il est vrai que, par le nouveau régime, les ports ont été soumis à un contrôle plus strict de la part de l'État. Mais, en contrepartie, l'État assume désormais une plus grande part de responsabilité financière. D'autre part, la centralisation de l'administration des ports entre les mains d'un conseil d'administration autonome ne peut qu'avoir des effets favorables, le dualisme État-chambres de commerce étant supprimé et les compétences clarifiées. En outre, le conseil d'administration, dont le siège se trouve dans la ville portuaire, est désormais responsable en toute autonomie de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique portuaire. L'élaboration et la mise en œuvre ne sont plus déterminées de Paris, qui n'est plus que l'instance d'autorisation et de surveillance. Il faut noter également les conséquences particulièrement favorables que doit avoir, d'une part, le fait que chaque port peut désormais fixer ses tarifs et déterminer sa politique d'après sa situation propre dans la concurrence et dans la structure des transports, et d'autre part, le fait que ce n'est plus Paris qui, selon un schéma uniforme, règle l'ensemble de l'activité portuaire. Il ne faut cependant pas perdre de vue qu'à l'heure actuelle, les ports français sont purement et simplement des institutions d'État.

PORTS ITALIENS

Les ports italiens sont ou bien gérés directement par l'État ou par des organismes locaux autonomes, les « Enti autonomi », au sein desquels sont représentés l'État, certaines provinces, municipalités et chambres de commerce et d'industrie de la région en cause ainsi que — particularité propre à l'Italie — de l'arrière-pays. Y sont généralement représentées aussi les unions économiques ou les employeurs et les organisations de travailleurs portuaires. Sont actuellement autonomes les ports suivants (nous indiquons entre parenthèses l'année d'entrée en vigueur de la loi leur conférant cette autonomie) :

Savone (1947), Gênes (1903), Civitavecchia (1963), Naples (1940), Palerme (1961), Venise (1929), Trieste (1925).

SAVONE

Le port de Savone est géré par un « Ente autonomo » au sein duquel sont représentés l'État, les provinces et les municipalités de Savone, Cuneo, Turin et Vado, ainsi que les associations d'employeurs et de travailleurs.

L'« Ente autonomo del porto di Savona » s'occupe des constructions dans le port et gère et co-

ordonne les services portuaires. L'«Ente», dont relèvent les zones portuaires de Savone et de Vado di Ligure, organise les services, fixe la durée du travail dans le port, administre les installations de manutention, règle l'utilisation des terre-pleins et des plans d'eau, administre directement les entrepôts, fixe les droits de quai et règle le travail du port par l'intermédiaire des sociétés de main-d'œuvre «P. Rebagliati» et «Compagnie Pesatori», qui emploient en permanence quelque 1 500 travailleurs portuaires.

GÈNES

Le port de Gênes est administré par un «Consorzio autonomo», dans lequel sont représentés l'État, certaines provinces et municipalités (dont Milan et Turin), la Chambre de commerce de Gênes ainsi que les associations d'employeurs (armements, industries, commerce) et d'ouvriers du port.

Le consortium, dont le ressort s'étend de Punta Vagno, à l'est, à Rio Lavan dè-Voltri, à l'ouest, s'occupe de la construction et de l'entretien des installations portuaires, de l'utilisation des outillages mécaniques de manutention et des entrepôts (sauf lorsqu'ils sont privés), du bon fonctionnement des services maritimes et portuaires qui lui sont subordonnés, enfin de la coordination de toutes les autres activités annexes du port.

Il fixe, en particulier, les droits de quai pour le chargement et le déchargement, le stockage et la surveillance des marchandises. Il veille à la bonne exécution et à l'ordre des divers travaux effectués par plusieurs coopératives de main-d'œuvre portuaire (quelque 7 500 travailleurs). De plus, le consortium fixe la durée du travail dans le port, règle l'utilisation de la surface portuaire et des surfaces d'eau, répartit les points d'ancrage et dirige les mouvements des navires dans le port, gère par concession les services de remorquage (37 remorqueurs, totalisant 43 600 CV) et d'amarrage.

Du consortium relève aussi le service de manutention des petites marchandises, assuré, dans le cadre d'une concession, par la firme «Seport» (chargement, déchargement, stockage et expédition).

Est enfin propriété du consortium l'aéroport de Gênes-Sestri (situé sur le territoire portuaire), qu'il a construit en vertu d'une loi du 16 avril 1954.

LIVOURNE

La capitainerie du port, organe administratif du ministère de la navigation commerciale, est chargée des services de pilotage, de la surveillance policière et sanitaire, de l'inscription maritime, de l'application des lois sur la propriété des navires, sur les pêcheries, sur la sécurité en mer, etc.

De l'«Ufficio tecnico civile per le opere marittime», organe administratif du ministère des travaux publics, relèvent la construction et l'entretien des installations portuaires ainsi que les services du port.

CAGLIARI

Actuellement, le port commercial de Cagliari dépend, sur le plan administratif, directement de l'État, d'où l'existence de diverses autorités por-

tuaires : la capitainerie portuaire régleme et contrôle la navigation, surveille les activités du port et accorde les concessions pour les établissements portuaires ; la «Azienda mezzi macchinici» gère les outillages de manutention ; l'administration douanière et la municipalité de Cagliari ont, elles aussi, certaines tâches à remplir dans le port. La responsabilité du développement industriel du port incombe particulièrement au «Consorzio area sviluppo industriale di Cagliari» et à la Chambre de commerce.

PALERME

En vertu d'une loi de 1961, le port de Palerme possède le statut d'«Ente autonomo».

VENISE

La capitainerie du port de Venise organise et contrôle la navigation dans le port. Le «Provveditorato al porto» dirige directement l'ensemble du trafic commercial, administre toute la zone portuaire, coordonne toutes les mesures qu'appelle le développement du port. Lui incombent également l'aménagement et la gestion du nouvel aéroport international «Marco Polo».

L'«Ente della zona industriale di porto Marghera» se compose de représentants de toutes les entreprises et industries du port industriel. Un consortium de collectivités locales (Chambre de commerce, Provveditorato al porto, administration provinciale, municipalité de Venise, municipalité de Mira) arrête les projets d'infrastructures qu'appelle la réalisation de la zone industrielle n° III de Venise-Marghera et veille à leur réalisation, conformément à la loi du 3 mars 1963, n° 397.

BARI

Le port de Bari est, lui aussi, administré par un «Consortium du port», organisme de droit public. Cet organisme est constitué par l'administration communale, l'administration provinciale et la Chambre de commerce. Il a été créé le 22 mars 1960 et ses statuts prévoient : 1) Le consortium est chargé de l'entretien des installations portuaires et de l'aménagement du port dans son ensemble, soit à son compte propre, soit en vertu de concessions de l'État ou de tiers. 2) Il est chargé de gérer les installations portuaires, qu'il s'agisse de ses propres installations ou d'installations concédées par l'État ou aménagées par des administrations publiques ou des particuliers, notamment pour ce qui est des installations de manutention mécanique, de l'éclairage, de la police du port, des mesures d'hygiène et du réseau téléphonique. 3) Le consortium organise et exécute le chargement et le déchargement des marchandises conformément aux règles de la législation portuaire et en respectant les conventions de travail en vigueur. 4) Le consortium encourage l'extension du port franc et l'industrialisation de la zone portuaire. 5) Le consortium doit également promouvoir le trafic voyageurs, le trafic des ferry-boats et l'activité des chantiers navals de Bari. 6) Promotion du trafic naval à Bari. 7) Amélioration des accès au port. 8) Amélioration des liaisons par terre et par air avec l'hinterland. 9) Promotion de l'établissement ou de la fondation de compagnies de navigation ayant leur siège social à Bari.

4. La fixation des prix dans les établissements portuaires

Il ressort du chapitre sur l'organisation des entreprises portuaires que les différents pays européens appliquent des systèmes très variables pour la fixation des prix. Alors qu'à Hambourg, les tarifs applicables aux services des entreprises de transbordement sont fixés par l'État sur proposition de l'organisation professionnelle, en Belgique et aux Pays-Bas, des tarifs très divers et variables sont fixés par les différentes entreprises privées. En France, le conseil d'administration du port autonome a, sous le nouveau régime, le pouvoir de fixer des tarifs maxima sur lesquels l'autorité de Paris ne peut exercer qu'un contrôle général. Au-dessous de ces tarifs maxima, ou dans le cas où de tels tarifs ne sont pas fixés, il semble que les différentes entreprises portuaires puissent fixer librement leurs propres tarifs dans la mesure où elles ne sont pas directement gérées par l'administration du port autonome. L'Italie applique encore le régime mixte qui prévalait aussi autrefois en France et selon lequel l'État, les municipalités et les Chambres de commerce collaborent au sein d'un « Consortium autonome » (Gênes), d'un « Ente autonomo » (Naples) ou d'un « Provveditorato » (Venise).

Il en résulte une gamme très variée de tarifs. Par ailleurs, toute une série de services n'étant pas calculés en fonction de tarifs publiés, et comme il y a peu d'études effectuées dans ce domaine, il est très difficile de se faire une idée de la situation réelle.

Sous le point de vue des dispositions des traités européens, la tâche de la Communauté devrait être d'empêcher les discriminations par les tarifs portuaires et les détournements de trafic au moyen de subventions déguisées. Aussi l'harmonisation des tarifs portuaires a-t-elle été maintes fois réclamée. Il serait en effet contraire aux principes du Marché commun que des ports subventionnés puissent détourner artificiellement le trafic à leur profit en appliquant des tarifs terre-mer peu élevés. Or, si étrange que cela puisse paraître, la réalité semble être tout autre.

Dans l'ensemble on peut constater qu'à l'heure actuelle, sous la pression de la concurrence, les ports maritimes européens sont en train d'évoluer dans le même sens. Les projets de réforme de Hambourg visent à une plus grande liberté de mouvement et à une plus grande liberté des prix en regard des avantages que ce système a apportés au port de Rotterdam. La réforme de l'organisation portuaire intervenue en France en 1965 doit également conduire, dans le domaine des tarifs, à une plus grande mobilité et à une plus grande vérité des prix. Autrefois, Paris fixait un tarif de transbordement uniforme pour l'ensemble des ports français. Désormais, les ports autonomes ont le pouvoir de fixer leurs tarifs en fonction des conditions régionales.

C'est pourquoi il semble que la meilleure politique à suivre à l'heure actuelle soit d'attendre encore quelques années l'évolution de la situation en France et en Allemagne. Entre-temps, une pression en faveur d'une harmonisation des tarifs portuaires pourrait être exercée si la Communauté abordait le problème des subventions accordées aux ports. En

effet, des tarifs basés sur la vérité des coûts ne peuvent être considérés comme harmonisés lorsque cette vérité des coûts n'existe pas.

Il serait donc heureux que la Commission se saisisse d'abord de la question des subventions accordées aux ports. Il n'est pas question, à ce propos, d'éliminer toutes les subventions. Au contraire, la conclusion pourrait être qu'il est avantageux pour l'ensemble de l'économie de la CEE que les États mettent des crédits à disposition pour l'approfondissement des chenaux, l'aménagement et l'entretien de bassins, etc. Mais ceci devrait se faire selon des principes uniformes et de manière telle que tous les ports en profitent également. De même qu'elle effectue une étude sur les chemins de fer de l'État, la Commission devrait entreprendre une étude sur les ports et l'État. Le principe d'une aide identique à tous les ports maritimes en concurrence n'exclut pas que certains ports, particulièrement affectés par la division de l'Europe, comme notamment Lübeck et Trieste, et devant faire face à une concurrence improductive de la part des pays du bloc oriental, ne bénéficient d'un régime d'exception. Les ports de Lübeck et de Trieste et, dans une moindre mesure, celui de Hambourg, sont en concurrence avec des ports des pays de l'Est que l'on ne peut faire entrer dans le système de l'harmonisation des subventions et qui, pour une part, non seulement ne fonctionnent pas de manière rentable mais, par le jeu de cours de change multiples, portent préjudice non seulement à leurs voisins occidentaux, mais également à l'économie de leurs pays respectifs. En effet, ils vendent leurs services à trop bas prix et le trafic qui est ainsi détourné par leur pays ne leur rapporte pas assez pour que les dommages qui en résultent puissent être compensés. Il doit donc éventuellement être tenu compte de ces aspects irrationnels des économies des pays de l'Europe de l'Est en maintenant les subventions aux ports occidentaux particulièrement affectés jusqu'au jour où l'on parviendra peut-être à supprimer également ces discriminations dans le cadre d'accords commerciaux ou d'accords d'association avec les États en question.

5. Organisation des intérêts des chargeurs maritimes

L'organisation des intérêts des chargeurs maritimes est relativement récente. Le premier « Shippers' Council » fut anglais et date de 1955. Depuis, dans tous les pays de la Communauté (à l'exception du Luxembourg) se sont créées de telles organisations de chargeurs qui sont considérées comme des interlocuteurs au sein des conférences sur la navigation maritime et dans les ports mêmes⁽¹⁾. Ces « Shippers' Council » existent également au Danemark, en Finlande, en Grèce, en Norvège, en Suède et en Suisse. Depuis 1965, ils collaborent au sein d'une « commission permanente du Comité des chargeurs maritimes pour l'Europe occidentale » qui a pour interlocuteur « le Committee of European National Shipowners' Association » (CENSA). Leurs thèmes de discussion sont provisoirement les suivants : a) les surtaxes en cas d'encombrement des ports, b) publicité des tarifs et conditions établies

⁽¹⁾ Une vue d'ensemble est fournie à ce sujet par l'excellente documentation rassemblée par la Commission de la navigation maritime du « Trade and Development Board » de la CNUCED (doc. TD/B/C.4/20 et additifs du 26 novembre 1966 et suivants).

par la conférence, c) modifications des conditions contractuelles, d) préavis en cas d'augmentation des frets maritimes. Les administrations portuaires pourraient également constituer des interlocuteurs pour cette organisation européenne des chargeurs maritimes. La création d'un groupe des Six au sein de la « commission permanente du Comité des chargeurs maritimes d'Europe occidentale » ne devrait pas présenter des difficultés, dès que la Communauté se mettra à l'étude du problème de l'économie des transports maritimes.

Le « comité des chargeurs maritimes allemands » a été créé en 1958 à l'initiative de la conférence des Chambres de commerce et d'industrie allemandes. Les membres de ce comité ne sont pas des firmes individuelles, mais les grandes fédérations de l'industrie et du commerce. Le comité des chargeurs maritimes néerlandais (créé en 1959) est un groupe de travail de la « Algemene verladere en eigenvervoerders organisatie » (EVO), qui comprend 40 000 membres. Environ 220 exportateurs et importateurs font partie de ce comité. Le comité des chargeurs maritimes belge, créé en 1966, est un groupe de travail de la fédération des industries belges. Il ne comprend pas des membres à titre individuel, mais seulement des membres des organisations commerciales.

En France, il existe depuis 1963 un « groupement permanent des chargeurs maritimes français » qui fait partie intégrante de la « conférence nationale des usagers des transports ».

En Italie, il existe une « commission des transports maritimes de l'industrie italienne », dont le siège est à Rome et dont les membres sont des sociétés de chargeurs groupés par catégories de marchandises.

Le comité européen des chargeurs maritimes possède un centre de documentation à La Haye.

6. Statut et conditions de travail de la main-d'œuvre portuaire

La réglementation du travail dans les ports a toujours été un problème délicat. Le volume de travail dépend du nombre de navires entrant dans les ports et il est donc très irrégulier. La plupart des établissements portuaires n'ont qu'un très petit noyau de chefs d'équipes. Ce n'est qu'au moment de l'entrée d'un navire qu'on embauche la main-d'œuvre nécessaire. La responsabilité générale des établissements portuaires à l'égard de l'ensemble des travailleurs n'est apparue qu'au vingtième siècle et, dans de nombreux pays européens, elle n'est entrée dans les lois qu'après la Seconde Guerre mondiale.

L'accroissement actuel du gabarit des navires augmente encore cette forte fluctuation de la demande de main-d'œuvre dans les ports. La mécanisation de plus en plus poussée des opérations de transbordement entraîne, d'une part, une diminution de la demande, et, d'autre part, des exigences accrues en ce qui concerne la qualité des travaux. Il est vrai que la réduction de la demande de main-d'œuvre dans les ports, due à l'évolution des techniques, est compensée actuellement par une forte augmentation du trafic.

Le climat social varie beaucoup d'un port à l'autre de la CEE. En général, il est moins menacé dans les ports nordiques que dans les ports méditerranéens. Les différents régimes de placement de la main-d'œuvre, de rémunération et de sécurité sociale présentent entre eux d'assez grandes divergences.

Dans le cadre d'une harmonisation européenne des législations sociales, on peut également s'attendre, à longue échéance, à un rapprochement des conditions de travail des ouvriers des ports maritimes dans un esprit de progrès. Toutefois, le rythme de cette évolution dans le sens d'un rapprochement européen dépendra, comme c'est le cas dans tous les autres domaines de la politique sociale, de la mesure dans laquelle les partenaires sociaux eux-mêmes seront disposés à coopérer sur un plan européen.

A notre connaissance, il n'y a pas eu jusqu'à présent de contacts entre les administrations portuaires européennes en ce qui concerne les conditions de travail. Au contraire, la paix sociale, la fréquence des grèves, le niveau de formation professionnelle des ouvriers des ports constituent des éléments de la concurrence que se livrent entre eux les différents ports. Par ailleurs, s'il est vrai qu'il existe bien une coopération des syndicats des dockers dans le cadre des différentes organisations internationales, telle que la Fédération internationale des travailleurs des transports, des négociations collectives sur le plan européen n'ont pas encore été envisagées.

La commission des transports de l'organisation internationale du travail s'est saisie à plusieurs reprises des problèmes du travail dans les ports et a demandé notamment une amélioration des conditions de travail des ouvriers des ports, une amélioration de l'organisation et de la capacité de rendement ainsi que la sécurité des postes de travail. Elle a enfin demandé la réunion d'une conférence des ports de la mer du Nord et des ports de chenal en vue d'étudier les revendications minima en matière de condition de travail, afin d'éviter que la concurrence que se livrent les différents ports ne se fasse au détriment des dockers.

La situation de la main-d'œuvre se présente actuellement comme suit :

LÜBECK

Le nombre de dockers était au 31 décembre 1970 de 293 auprès de la société anonyme portuaire de Lübeck et de 305 auprès de l'Association des entreprises portuaires de Lübeck.

KIEL

A Kiel, l'établissement portuaire, apparemment en raison de mauvaises expériences, a renoncé vers 1955 à garder un effectif fixe pour l'ensemble du port. Auprès des firmes portuaires quelque 200 travailleurs ont un contrat de travail.

HAMBOURG

En 1970, la moyenne mensuelle du nombre de travailleurs portuaires occupés dans le port de Hambourg par les différentes entreprises du port et la société générale d'exploitation du port a été de

14 640. Le pourcentage de ces travailleurs participant directement aux opérations de manutention a été de 75 %, soit 10 990 travailleurs. La société générale d'exploitation du port occupait, à la fin de 1970, 800 travailleurs étrangers et les différentes autres entreprises en occupaient 100 autres. Le nombre de journées de travail a été de 242 sur 303 ; en dépit des tensions caractérisant le marché de l'emploi, on peut qualifier de normale cette situation en matière d'emploi. L'écart entre l'offre et la demande de travail portuaire n'a pas été, dans ces conditions, de plus de 5 % de la moyenne des journées de travail de l'ensemble des travailleurs des différentes entreprises portuaires et de la société portuaire générale.

L'application croissante du progrès technique aux opérations de manutention a eu également pour le port de Hambourg des effets quantitatifs et qualitatifs sur la formation professionnelle des travailleurs portuaires.

Si, au début des années 60, la plupart des travailleurs portuaires n'effectuaient encore qu'un travail de manœuvre, à l'heure actuelle, quelque 70 % des travailleurs sont des travailleurs qualifiés ou spécialisés.

Dans le secteur des quais et des entrepôts, on ne trouve pour ainsi dire plus aucun illettré. Les établissements de formation professionnelle de la société anonyme du port et des entrepôts de Hambourg, auxquels les autres entreprises peuvent également recourir, ont contribué à l'apprentissage de la manœuvre des appareils de manutention, grues et autres engins les plus divers et ont délivré plus de 20 certificats.

Même les dockers, qui constituent encore la majorité des travailleurs non qualifiés, ont pour la plupart acquis une formation, par exemple de conducteurs de treuil ou d'homme de pont, en suivant des cours organisés par la Société générale d'exploitation du port, ou ont reçu une formation de conducteur d'élévateurs à fourche ou de grues de bord. Les progrès techniques et les réformes et améliorations sur le plan de l'organisation de la manutention des marchandises ne se sont pas arrêtés aux quais mais ont gagné, même pour les navires classiques, les cales des navires.

La Fédération des entreprises du port de Hambourg (association reconnue) s'emploie actuellement à faire une profession qualifiée unique des quatre métiers reconnus à vocation terrienne que sont les métiers de quartier-maître, de marqueur, de peseur et de contrôleur. Les qualifications traditionnelles de conducteur de gabare et de batelier portuaire sont maintenues.

BRÈME-BREMERHAVEN

Il y a eu, en 1967-1968, à la suite de la récession générale (et non, comme beaucoup le craignaient, en raison de modifications structurelles), une forte régression du nombre de travailleurs portuaires dans les ports de Brême. Ce nombre est redevenu considérable au cours des années suivantes, en raison de l'accroissement du trafic.

Nombre des travailleurs portuaires à Brême et à Bremerhaven 1966-1971

Année (situation au 1. 1.)	Nombre de travailleurs
1966	9 482
1967	8 923
1968	7 657
1969	7 910
1970	8 241
1971	8 130

Source : Sénateur du port, de la navigation et de la circulation.

Brême et Bremerhaven disposent chacun, pour les travailleurs de l'entreprise portuaire générale, d'un fonds de garantie des salaires alimenté par la ville de Brême et par les entreprises portuaires. Celles-ci versent une somme fixe pour l'ensemble des travailleurs qu'elles emploient et au nombre desquels figurent également les travailleurs qui leur sont attribués par l'entreprise générale. Ce fonds permet de verser aux travailleurs de l'entreprise générale des salaires correspondant à 40 heures de travail, même si ces travailleurs n'ont pas été embauchés, la seule condition requise étant que les intéressés se soient portés demandeurs d'emploi.

Il convient de noter que le fonctionnement de ces fonds de garantie des salaires est satisfaisant lorsqu'il s'agit de faire face à un fléchissement passager de la demande de main-d'œuvre, mais que lorsque la période de basse conjoncture se maintient, ces mêmes fonds se trouvent en difficulté, car d'une part, ils doivent fournir des prestations plus élevées, et d'autre part, ils encaissent des sommes moins importantes.

En tout cas, ce n'est pas un fonds de garantie des salaires qui pourrait résoudre des problèmes structurels à long terme. La crainte que l'on avait manifestée de voir les progrès de la rationalisation et de la mécanisation de la manutention (containers, « Unit-Loads », etc.) se traduire par des licenciements massifs de travailleurs ne s'est pas confirmée. Le recul du nombre de travailleurs en 1967-1968 avait sa cause fondamentale non pas dans le trafic containers, dont la part quantitative était, à l'époque, insignifiante (elle ne représentait alors que 5 % de l'ensemble des marchandises diverses manutentionnées dans le port de Brême), mais à la récession générale. Depuis, l'accroissement du trafic a complètement rétabli la situation. Si les chiffres de l'emploi de 1966-1967 n'ont pas encore été atteints, cela tient à la situation du marché de l'emploi.

La mécanisation des opérations de manutention offre d'ailleurs aux travailleurs portuaires de grands avantages. Ils sont de plus en plus dispensés de travaux lourds et l'on fait d'eux des spécialistes (par exemple conducteur d'élévateurs à fourche, de vancarriers et de tracteurs). On s'efforce, à Brême, de leur donner une formation aussi large que possible, afin de leur assurer de multiples possibilités d'emploi et aussi de diminuer la fréquence des accidents. Il est évident qu'un travailleur ayant reçu une formation diversifiée et capable de manier divers engins trouverait plus rapidement un nouvel emploi au cas où il serait contraint, pour l'une ou l'autre raison, de quitter le port.

WILHELMSHAVEN

Le nombre de dockers du port de Wilhelmshaven est très réduit, car jusqu'ici la manutention n'affecte pratiquement que les marchandises pondéreuses liquides.

DELFIJL

Il existe à Delfzijl deux entreprises indépendantes qui ont toutefois conclu conjointement une convention collective avec les trois syndicats reconnus NBV, CBC et KBV. Un organe d'arbitrage a été institué pour le règlement de conflits. Il n'existe à Delfzijl aucune formation professionnelle pour les dockers.

AMSTERDAM

A Amsterdam le travail des dockers est soumis à un règlement analogue à celui en vigueur à Rotterdam. Il existe une « Stichting Samenwerkende Havenbedrijven (SHB) » (Fondation des associations d'établissements portuaires), qui met à la disposition des établissements portuaires, en dehors de l'effectif fixe de ces établissements, une main-d'œuvre à temps partiel prélevée sur le pool de la « Scheepvaart Vereeniging Noord (SVN) ».

ROTTERDAM

Le port de Rotterdam occupe environ 15 000 travailleurs portuaires, dont 9 000 dans le secteur des marchandises emballées.

La plupart de ces travailleurs sont occupés à titre permanent par les entreprises portuaires, alors que 2 000 d'entre eux environ le sont par un organisme commun, la « Stichting Samenwerkende Havenbedrijven Rotterdam » (SHB) (Organisation de coopération des entreprises portuaires de Rotterdam).

Cette organisation a été créée en raison des fluctuations de l'offre d'emplois dans le port. Il n'est guère possible aux différentes entreprises portuaires de garder en permanence des équipes capables de faire face à des besoins qui subissent de multiples fluctuations. La somme des salaires improductifs constituerait, dans ce cas, une charge trop lourde. Les travailleurs qui sont au service de la SHB sont répartis chaque jour entre les entreprises portuaires qui en font partie. Ceux auxquels il n'est pas offert de travail obtiennent le salaire qui leur est garanti.

Les entreprises portuaires (arrimeurs, transporteurs, courtiers maritimes, etc.) sont organisées au sein de la « Scheepvaart Vereeniging Zuid » (SVZ) (Fédération maritime du Sud). Bien que la SHB et la SVZ soient des organisations juridiquement distinctes, elles entretiennent des rapports étroits. Il existe pour les différents secteurs (marchandises diverses, marchandises en vrac, transports par containers, etc.), une convention collective qui est généralement révisée chaque année. Sont parties à cette convention collective, pour les employeurs, la SVZ, et pour les travailleurs, trois organisations à savoir la « Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel » (Fédération néerlandaise du personnel des transports), la « Nederlandse Katholieke Bond van Vervoerspersoneel » (Fédération catholique néerlandaise du personnel des transports) et la « Christelijke Be-

drijfsgroep centrale Unitas » (Centrale des groupements professionnels chrétiens Unitas). La nouvelle convention date du 2 janvier 1972 et est applicable jusqu'au 31 décembre 1972.

La convention prévoit une indexation destinée à compenser les augmentations de prix.

Dans les entreprises d'arrimage de marchandises diverses, le travail se fait selon des « cycles de travail » qui sont définis en accord avec les entreprises, en même temps que les salaires hebdomadaires applicables à ces cycles.

Le cycle de travail le plus fréquent comprend 2 semaines de travail de jour, 1 semaine de travail du soir et toutes les 3 semaines, une journée de travail le samedi (40 heures par semaine plus un samedi sur trois).

Dans ce secteur, il est exceptionnel que l'on travaille le dimanche et on ne peut le faire que si les organisations de travailleurs et l'inspection du travail du port ont marqué leur accord.

Le nombre de jours de congé est de 3 semaines plus 4 jours. Des jours de congé supplémentaires sont accordés aux travailleurs âgés et à ceux qui sont en service depuis plus de 15 ans. Les pensions de retraite sont payées sur la base de cotisations de 10,5 % des salaires, versées à un fonds de pension paritaire. Ces cotisations, auxquelles se joignent les paiements légaux, assurent, pour un nombre d'années de travail normal, une pension de 55 à 60 % du dernier salaire.

Des dispositions légales prévoient qu'en cas de maladie, le travailleur continue de toucher 80 % du salaire moyen des 13 dernières semaines. Lorsque ce montant est inférieur au salaire garanti net, l'employeur le complète à concurrence de 100 % du salaire garanti. Il convient aussi de noter que la convention collective contient une disposition sur le règlement des litiges éventuels. En vertu de cette disposition, les litiges sont tranchés en dernière instance, sans recours aux voies de droit normales, par une instance d'arbitrage permanente dont les membres sont nommés par les parties à la convention collective.

La Fédération maritime du Sud assure le fonctionnement d'un « service médical du port de Rotterdam ». Ce service a un rôle essentiellement préventif. Il s'agit de prévenir les accidents du travail et les maladies, ainsi que d'examiner les cas d'accident et de maladie et d'en tirer les conclusions voulues quant aux intéressés et quant à l'entreprise qui les occupe.

Tous les travailleurs portuaires engagés sont soumis à un examen médical et il est également procédé à des examens périodiques des travailleurs particulièrement exposés. Ce service donne en outre des avis sur la manipulation des matières premières et des produits de l'industrie chimique.

D'autre part, il existe dans le port de Rotterdam diverses possibilités de formation professionnelle à l'intention des travailleurs portuaires :

- Deux écoles où se donnent des cours du jour (trois ans) pour jeunes de 12 à 16 ans. Une de ces deux écoles prépare les jeunes gens et les jeunes filles à des carrières administratives.

- Il existe en outre un cycle d'apprentissage (deux ans) qui complète les deux cycles d'enseignement du jour.
- Une école où se donnent des cours du jour (deux ans) pour la formation du personnel portuaire dirigeant.
- Divers établissements de perfectionnement professionnel pour adultes.

FLESSINGUE

La situation des dockers de Flessingue, est différente de celle de Rotterdam en ce sens que tous les travailleurs ont un emploi fixe. La convention collective qui a été conclue au nom des dockers par le « *Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel* » y est d'ailleurs également en vigueur.

ANVERS

A Anvers, le nombre des dockers autorisés enregistrés s'élève à 12 500. L'emploi des dockers est régi par une convention collective tant en ce qui concerne le niveau des salaires que les majorations et la composition des équipes, etc., les conditions de travail ont été fixées dans leurs moindres détails dans le « *Code* » que publie le Comité national du port d'Anvers.

GAND

Le nombre des dockers inscrits oscillait au cours des années 1960 à 1968 entre un maximum de 848 et un minimum de 667. En 1969, ce chiffre était de 842.

Le travail des dockers est réglementé par le « *Statut de travail du port de Gand* » qui a été élaboré par le Comité paritaire régional du port de Gand, qui est une émanation du Comité paritaire national pour l'exploitation portuaire. Le statut se fonde sur la loi du 9 juin 1945 relative à la fixation du statut du Comité paritaire et sur le règlement du 15 octobre 1945 arrêtant les modalités générales des activités du Comité paritaire.

Le statut de travail contient des dispositions relatives aux activités portuaires, aux frais d'embauche, aux livres de paye, aux travailleurs inscrits, aux contingents, au contrôle de rendement, aux conditions de travail, aux régimes d'horaires, de salaires et de services, à la composition des équipes, aux salaires et majorations, etc.

PORTS FRANÇAIS

Le statut actuel du docker a été défini par la loi du 6 septembre 1947. Cette loi adaptait la situation des dockers français à celle des dockers belges, néerlandais et britanniques. Les dockers reconnus et enregistrés reçoivent une carte professionnelle. Ils doivent se trouver à chaque relève aux endroits désignés préalablement et effectuer toutes les tâches qui leur sont assignées.

En contrepartie, leur est accordé le monopole du travail de chargement et de déchargement des navires. Ils ont, en outre, droit à une indemnité de garantie lorsqu'ils n'obtiennent pas de travail. Un revenu minimum leur est ainsi garanti, même en cas de chômage prolongé.

La loi distingue deux catégories de dockers : les dockers professionnels et les dockers occasionnels. Chacune de ces deux catégories comprend deux groupes :

- les dockers professionnels au sens strict. Ils sont porteurs d'une carte professionnelle et bénéficient de la priorité dans l'emploi. Ils se présentent chaque jour au bureau d'inscription et reçoivent un travail en fonction des besoins, parfois seulement pour une demi-journée. Pour toucher l'indemnité de garantie, ils doivent présenter leur carte de travail au bureau d'inscription ;
- les dockers professionnels ayant un emploi permanent au service d'une entreprise déterminée. Ils ont un contrat de travail prévoyant un délai de préavis. Ces travailleurs ne perçoivent pas d'indemnité de garantie. Cette indemnité est liée à la disponibilité des travailleurs.

Parmi les dockers occasionnels, la loi distingue :

- les dockers occasionnels qui possèdent une carte de travail. Ils ne sont pas tenus à se présenter chaque jour à un bureau d'inscription et ne bénéficient pas de l'indemnité de garantie. Ils ne sont mis au travail que lorsque tous les autres dockers professionnels ont été affectés à un travail. Les meilleurs et les plus réguliers de ces dockers occasionnels passent dans la catégorie des dockers professionnels ;
- les dockers occasionnels qui ne possèdent pas de carte de travail. Ils ne sont soumis à aucun contrôle et constituent une réserve de main-d'œuvre. Leur nombre est sujet à de fortes fluctuations et il n'existe pas de statistiques à leur égard. Ils comprennent tous les dockers auxquels est encore appliqué le régime en vigueur avant la promulgation de la loi de 1947, la proportion de ces dockers dans le nombre total des dockers accuse une nette régression et leur influence sur le climat social est faible.

Pour l'ensemble des ports français, les chiffres sont les suivants :

Dockers des ports français en 1964

Catégorie	Nombre
Dockers professionnels	16 900
Dockers professionnels ayant un emploi permanent	1 200
Dockers occasionnels possédant une carte de travail	1 500
Dockers occasionnels ne possédant pas de carte de travail (estimation)	1 500
Total	21 000

Source : Georges Guiochon, ingénieur des Ponts et Chaussées, chef du service central des ports maritimes et voies navigables : « *L'exploitation des ports maritimes* », dans *Ports maritimes de France, Regards sur la France*, février-mars 1964. (Les autres données figurant dans ce paragraphe proviennent de la même source.)

Le contrôle, l'administration générale et la gestion des contributions des entreprises aux indemnités de garantie sont assurés par les bureaux de

main-d'œuvre qui existent dans 27 ports (Bureau central de la main-d'œuvre BCMO), et par la « Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers » dont le siège est à Paris.

Les bureaux de main-d'œuvre des ports sont des organismes paritaires dont les membres représentent les entreprises portuaires et les dockers et sont nommés par le ministre des travaux publics ; ils se réunissent sous la présidence du directeur du port. Le bureau de main-d'œuvre embauche les dockers, contrôle l'emploi de ces travailleurs et leurs prestations, applique les dispositions légales, contrôle les cartes de travail et paie les indemnités de garantie.

La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers est gérée par un conseil d'administration tripartite.

Dans la plupart des ports a été aménagé un bureau de placement qui est en relation avec le service d'inscription du bureau de main-d'œuvre, de sorte que le recrutement des dockers ne se fait plus comme autrefois dans les débits de boissons.

Les entreprises portuaires ne peuvent embaucher de la main-d'œuvre que par l'intermédiaire du bureau de main-d'œuvre.

A la date du 1^{er} octobre 1962, la participation des employeurs au financement de l'indemnité de garantie représentait 4 % des salaires payés. L'indemnité se montait à 4,50 F par poste chômeur.

La situation étant favorable dans le secteur de l'emploi, la caisse de garantie a pu constituer d'importantes réserves et n'a pas dû, jusqu'ici, solliciter l'aide de l'État.

Les revenus des dockers sont supérieurs à ceux des autres manœuvres et atteignent le niveau de nombre de travailleurs qualifiés. La productivité croissante du travail dans les ports (4,3 % par an entre 1952 et 1961 contre 3,4 % dans l'ensemble de l'industrie française) pose cependant le problème de la formation professionnelle des dockers. S'inspirant de l'exemple de Rotterdam, la France envisage également de donner une formation professionnelle aux dockers.

SAVONE

Les dockers de Savone sont organisés en deux compagnies : « Compagnia unbarchisbarchi Pippo Rebagliati » (décembre 1969 : 585 dockers permanents, 309 occasionnels enregistrés, 9 non enregistrés) et « Compagnia Pesatori » (décembre 1969 : 64 membres, 62 dockers occasionnels et non enregistrés). Les travailleurs permanents sont enregistrés et obtiennent une carte professionnelle. Ils ont le monopole des travaux de chargement et de déchargement de marchandises sur les navires. La gestion de ces sociétés de dockers est soumise à un contrôle par l'Office du travail du port de « L'Ente autonomo del porto di Savona ».

GÈNES

Comme dans tous les ports italiens, les dockers sont affiliés à des « compagnies » ou sociétés auxquelles la loi réserve — à quelques exceptions près — l'exécution de tous les travaux de chargement, de

déchargement, de transbordement, de stockage et de mouvement des marchandises et de tout autre matériel et ce, sous la surveillance des autorités chargées de régler les activités dans le port — en l'occurrence à Gênes le « Consortium autonome ».

On distingue actuellement deux catégories de dockers : les travailleurs inscrits (« di ruolo ») et les travailleurs occasionnels (« avventizi »). Les dockers inscrits sont membres des corporations et bénéficient d'une priorité d'emploi. Les travailleurs occasionnels représentent la main-d'œuvre de réserve.

Les travailleurs sont appelés au travail par équipes selon un numéro d'ordre qui change avec chaque équipe. Les équipes, dont la composition change également selon les postes, travaillent pour les entreprises de transbordement ou pour d'autres employeurs (armateurs, chargeurs, transporteurs) sous le contrôle du consortium. Au 1^{er} janvier 1970, le nombre des dockers inscrits était de 4 599, celui des travailleurs occasionnels de 1 790. Au cours de l'année 1969, ils ont totalisé 1,6 million d'heures de travail. La moyenne mensuelle d'emploi était en 1969 de 23,01 postes pour le transbordement des marchandises emballées et de 15,46 postes pour le transbordement du charbon. Le salaire moyen par poste (travailleurs inscrits et occasionnels) était en 1969 de 8 201 liras. Le nombre d'heures de travail perdues par suite de grèves s'élevait à 186.

Dans le port de Gênes existe depuis 1966 une école professionnelle pour les dockers — le premier institut de ce genre en Italie — qui a été créée par le consortium et par la Chambre de commerce locale en coopération avec une corporation de dockers. L'établissement organise chaque année à l'intention des dockers (permanents et occasionnels) des cours théoriques et pratiques de formation professionnelle, de spécialisation et de perfectionnement.

LIVOURNE

Toutes les activités de chargement, de déchargement, de transbordement, etc., des navires dans la zone portuaire relèvent exclusivement de la « Compagnia Lavoratori Portuali » (corporation de dockers).

Cette corporation emploie actuellement 1 665 dockers, dont 1 070 permanents et 595 occasionnels. La corporation est placée sous la tutelle administrative et disciplinaire du ministère de la navigation commerciale, qui pour l'exécution de cette tâche s'adjoint le concours d'un office de travail du port.

NAPLES

A Naples toutes les activités portuaires sont exécutées par une seule corporation de dockers, la « Compagnia Unica Lavoratori Portuali ». Celle-ci possède une « maison des dockers » avec de vastes salles de repos et des installations sanitaires modernes (douches, etc.).

VENISE

En 1966, dans le port commercial de Venise, une moyenne de 702,2 dockers permanents était enregistrée auprès de la « Compagnia Lavoratori Portuali », dont en moyenne 617,8 étaient au travail,

indépendamment d'une moyenne de 717,5 dockers occasionnels. Le nombre d'heures de travail des permanents s'est élevé en 1966 à 160 000 et à 138 000 pour les occasionnels.

Le temps de travail mensuel moyen des permanents s'est élevé à 21,54 jours. Le gain moyen par poste s'est élevé à 8 193,30 livres et le revenu moyen par jour de travail à 5 801,00 livres.

Résumé des remarques concernant la situation des dockers

On peut déduire de l'exposé ci-dessus, qui contient forcément des lacunes puisqu'il n'existe nulle part de documentation suffisante, que l'organisation des travaux varie fortement d'un port à l'autre. Une coopération au niveau européen des syndicats et des employeurs semble indispensable si l'on veut parvenir à une harmonisation sociale qui pourrait empêcher que la concurrence entre les ports ne s'intensifie aux dépens des dockers.

TROISIÈME PARTIE

LE TRAFIC MARITIME DES PORTS DE MER DE LA CEE

La commission des transports du Parlement européen envisage de traiter, après ce rapport sur les questions relatives aux ports de mer, des problèmes de la navigation maritime. Afin de ne pas anticiper sur ce rapport, cette troisième partie consacrée au trafic maritime des ports de mer de la CEE sera très succincte. Elle ne traitera des problèmes de la navigation maritime que dans la mesure où cela sera nécessaire pour juger de la situation dans les ports de mer.

1. Les courants du trafic maritime des ports de mer de la CEE selon le pays d'origine ou de destination

De même que pour les statistiques relatives à l'hinterland, le plus opportun est d'analyser les données disponibles, port par port, et de faire apparaître ainsi la fonction de chacun des plus grands ports européens.

LÜBECK

Plus de la moitié du trafic de Lübeck s'effectue par la mer Baltique. Le fait que les relations de ce port avec l'ensemble des pays communistes situés en bordure de la Baltique ne représentait que 3 % en 1966 montre combien la division de l'Europe lui est préjudiciable. Il est cependant remarquable que ce chiffre soit passé à 8 % en 1970.

Avec 9 % en 1966 et 6 % en 1970, la CEE ne joue dans l'activité du port de Lübeck qu'un rôle très secondaire ; elle ne se classe qu'après l'Allemagne (trafic intérieur) et les autres pays d'Europe occidentale. A remarquer aussi la part limitée du trafic avec le reste du monde.

Cependant, si l'on totalise les parts de tous les pays non riverains de la Baltique, on aboutit à un

chiffre considérable. Ce trafic « à longue distance » de Lübeck avec des pays autres que ceux de la Baltique, consiste presque exclusivement dans le trafic maritime intéressant l'industrie portuaire de Lübeck.

Répartition par régions du trafic du port de Lübeck

Région	1966		1970	
	En milliers de t	%	En milliers de t	%
Allemagne fédérale	692	14	711	10
Ports des pays communistes sur la Baltique	157	3	615	8
Finlande	283	6	824	11
Suède	1 384	28	2 758	38
Danemark	818	17	1 145	16
Total des pays bordant la mer Baltique (sans la République fédérale)	(2 642)	(54)	(5 342)	(73)
Pays de la CEE	418	9	403	6
Pays de l'Europe occidentale (sans la CEE et les pays situés sur la Baltique)	729	15	319	4
Reste du monde	370	8	500	7
Trafic Total	485	100	7 275	100

Source : Office statistique de la ville hanséatique de Lübeck.

KIEL

De même que le port de Lübeck, le port de Kiel est une tête de ligne (quai « Oslo ») du cabotage à destination de la Scandinavie. En 1966, étaient desservis les ports de Oslo, Korsör, Bagenkop et Nak-

Répartition géographique du trafic maritime du port de Kiel

Région	1966		1969	
	En milliers de t	%	En milliers de t	%
Allemagne fédérale (ports de la mer du Nord)	621	31	989	34
Allemagne fédérale (ports de la mer Baltique)	400	(20)	604	(20)
Danemark	199	(10)	190	(7)
Suède	75	(4)	308	(10)
Finlande	10	(0)	53	(2)
Pays de l'Est en bordure de la mer Baltique	23	(1)	180	(6)
Pays de la CEE (sans la République fédérale)	707	35	1 335	45
Pays de l'Europe occidentale (sans la CEE)	165	8	243	8
Reste du monde	313	16	335	11
	205	10	60	2
Total	2 011	100	2 962	100

Source : Chambre de commerce et d'industrie de Kiel.

skov. Les mouvements de marchandises montrent que le port de Kiel n'est pas un port de transbordement d'intérêt mondial. Il est surtout important pour le trafic de la mer Baltique. C'est par sa situation sur le canal maritime du Nord-Est que Kiel revêt une importance mondiale. Cette importance est mise en évidence dans le tableau suivant qui établit une comparaison entre le trafic de ce canal et celui des deux autres grands canaux maritimes du monde, le canal de Suez et le canal de Panama.

Trafic maritime du canal de Kiel de 1950 à 1969

(en milliers de t)

Année	Est-Ouest	Ouest-Est	Trafic total
1950	16 446	13 461	29 907
1955	23 062	23 533	46 595
1960	28 426	29 228	57 654
1965	30 480	29 567	60 047
1969	32 623	23 854	56 477

Source : OCDE: « Les transports maritimes en 1965 », Paris 1966 et administration portuaire de Kiel.

A titre de comparaison : Canal de Suez (en milliers de t) 1965: 225 442. Canal de Panama (en milliers de t) 1965: 76 573.

HAMBOURG

D'un point de vue absolu, Hambourg effectue plus de trafic avec les ports de la mer Baltique que les deux ports de Lübeck et de Kiel réunis (la construction du canal de Kiel a permis à Hambourg de devenir le premier port de la Baltique) ; toutefois, ce trafic n'occupe qu'une place secondaire (10 %) dans le trafic total du port. Les relations avec l'Europe ne représentaient guère, en 1966, plus de 30 % de son trafic total, l'activité de ce port étant tournée essentiellement vers les pays d'outre-mer. A lui seul, le trafic enregistré avec l'Afrique équivalait, en 1966, à l'ensemble des relations avec l'Europe occidentale, lesquelles se sont toutefois remarquablement accrues de 1966 à 1969.

Répartition géographique du trafic maritime du port de Hambourg

	1966		1969	
	En milliers de t	%	En milliers de t	%
République fédérale	1 419	4	1 658	4
Mer Baltique	3 695	10	4 235	10
Reste de l'Europe	5 990	16	9 415	23
Afrique	5 820	16	5 902	15
Asie	9 261	25	9 403	23
Amérique	10 792	28	9 841	24
Reste du monde	507	1	449	1
Total	37 485	100	40 903	100

Source : Statistisches Landesamt Hamburg, « Statistische Berichte der Freien und Hansestadt Hamburg, n° 9 du 14 mars 1967. 1969: Communication du « Statistisches Landesamt ».

BRÈME

Le trafic de Brème est caractérisé par une forte concentration sur l'Amérique. La part du trafic

européen y est en outre plus importante qu'à Hambourg. Par contre, l'Asie et l'Afrique ne jouent pas un rôle aussi grand dans son activité. Il n'en demeure pas moins que l'ensemble de ses mouvements avec l'Europe représente un peu moins de la moitié, à savoir 45 % du total de son trafic marchandises (30 % seulement à Hambourg).

Répartition géographique du trafic maritime de marchandises à destination ou en provenance du port de Brème en 1966 et 1970

	Entrées (en milliers de t)		Sorties (en milliers de t)		Pourcentage du mouve- ment global de mar- chandises	
	1966	1970	1966	1970	1966	1970
Territoire fédéral (mer du Nord seulement)	724	6 801	185	135	5	4
Mer Baltique	1 603	1 721	1 100	1 434	16	13
Europe septen- trionale (à l'exclu- sion de l'Europe de l'Est)	1 144	1 408	324	346	8	8
Reste de l'Europe	1 732	4 056	995	1 443	16	23
Afrique	1 341	2 072	411	590	10	11
Amérique	4 139	4 916	1 762	2 236	34	31
Asie	611	609	904	1 084	9	7
Australie et Océanie	64	369	53	80	1	2
Autres régions	117	74	30	69	1	1
Total	11 556	15 967	5 765	7 417	100	100

Source : Informations statistiques de l'Office statistique du Land Brème.

WILHELMSHAVEN

Les seules statistiques disponibles concernent la répartition géographique des importations d'hydrocarbures :

Mouvements des importations d'hydrocarbures dans le port de Wilhelmshaven par régions de provenance en 1969

Région de provenance	En milliers de t	%
Golfe Persique	7 000	35
République arabe unie	300	0
Afrique	9 400	46
URSS	4 400	14
Amérique du Sud	1 000	1
Total	21 100	100

L'importance réduite du trafic aux sorties s'explique par des considérations locales.

EMDEN

La répartition régionale du trafic de Emden est dominé par les importations de minerais. C'est pourquoi la Scandinavie, l'Amérique et l'Asie occupent une place essentielle dans les statistiques des transports du port de Emden, qui font ressortir par ail-

leurs le déséquilibre marqué de la balance des entrées et des sorties, notamment en ce qui concerne l'Afrique. Alors que plus d'un million de tonnes de matières premières en provenance d'Afrique ont été débarquées à Emden, ce port n'a expédié que 45 000 tonnes de marchandises à destination de l'ensemble de ce continent.

Répartition par régions de provenance et de destination des marchandises importées et exportées par Emden en 1966

Régions	Importations (en milliers de t)	Exportations (en milliers de t)	Pourcentage de l'ensemble du trafic marchandises
Pays de la CEE	212	216	4
Scandinavie	3 198	565	39
Reste de l'Europe occidentale	221	279	5
Bloc oriental	745	4	8
Afrique	1 267	45	13
Amérique	1 918	292	23
Asie et Australie	666	87	8
Total du trafic international	8 229	1 487	100
Trafic de cabotage	51	180	—
Total	8 280	1 667	—

Source : Chambre d'industrie et de commerce de la Frise orientale et de Papenburg, rapport annuel 1966.

DELFIJL

La structure des mouvements du port de Delfzijl se caractérise particulièrement par la forte pré-

pondérance des pays scandinaves aussi bien aux entrées qu'aux sorties.

Trafic marchandises du port de Delfzijl par principaux pays de provenance et de destination en 1966-1969

(en milliers de t)

Pays de provenance et de destination	Entrées		Sorties	
	1968	1969	1968	1969
<i>Pays de la CEE</i>				
Pays-Bas	4,5	12,7	—	0,2
Allemagne	—	2,7	7,6	8,7
France	12,0	6,5	—	0,3
<i>Scandinavie</i>				
Danemark	1,9	0,6	3,3	3,8
Norvège	63,4	62,6	115,5	127,3
Suède	107,5	148,7	387,3	454,7
Finlande	49,8	53,8	145,6	190,2
<i>Reste de l'Europe occidentale</i>				
Royaume-Uni	24,4	26,4	79,5	81,3
Espagne	—	1,1	10,4	4,2
<i>Europe de l'Est</i>				
Allemagne orientale	9,8	1,8	—	—
URSS	7,2	9,8	51,5	59,0
<i>Amérique</i>				
USA	15,3	1,1	0,8	—
Chili	30,0	49,6	—	—
Autres pays	119,8	169,9	16,5	19,1
Total	445,6	547,3	817,6	948,8

AMSTERDAM et ROTTERDAM

Répartition par zones desservies du trafic international de marchandises d'Amsterdam et de Rotterdam

(en milliers de t)

Pays	1966		1969	
	Amsterdam	Rotterdam	Amsterdam	Rotterdam
Pays de la CEE	1 136	8 998	1 309	13 305
Autres pays d'Europe occidentale	4 314	25 916	5 759	35 721
Europe de l'Est	486	2 418	778	4 926
Afrique	2 016	24 866	3 485	39 824
Amérique	5 347	27 953	5 986	30 312
Asie et Océanie	768	35 603	1 790	51 693
Total	14 067 (*)	125 754 (*)	19 107 (*)	175 781 (*)

(*) Sans le soutage, le ravitaillement, etc., qui représentaient 452 000 tonnes en 1966 et 781 000 tonnes en 1969.
(*) Sans le soutage (1966: 4,5 millions de tonnes, 1969: 6,6 millions de tonnes), sans les régions océaniques et polaires et sans les postes pour lesquels les données font défaut (1966: 0,1 million de tonnes, 1969: 0,3 million de tonnes).
Source : Chiffres établis sur la base de données publiées dans « Maandstatistiek Internationaal Zeehavenvervoer », de décembre 1966, CBS.

GAND

Le trafic portuaire du port de Gand est tourné de façon beaucoup plus accentuée vers l'Europe que ne l'est celui des autres ports.

A la suite de l'aménagement du port de Gand, il y a a lieu de noter, à partir de 1965, une restructuration remarquable du trafic maritime du port de Gand.

Répartition géographique des transports maritimes internationaux de marchandises du port de Gand en 1965 et 1969

Régions	1965		1969	
	En milliers de t	%	En milliers de t	%
Europe	2 498	79	4 996	58
Afrique	369	12	1 169	14
Amérique	166	5	1 586	18
Asie	107	3	463	5
Autres régions	13	0	383	5
Total	3 153	100	8 597	100

Source : Le port de Gand, administration portuaire.

DUNKERQUE

Dunkerque réceptionne un trafic très important de minerais tant pour les unités sidérurgiques locales que pour celles de l'intérieur, l'approvisionnement de la raffinerie BP explique la large répartition régionale des importations.

Répartition par régions du trafic maritime de Dunkerque (en milliers de t)

Régions	1966		1969	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
France	1 042	146	2 257	389
Autres pays de la CEE	288	797	428	390
Autres pays d'Europe occidentale	752	956	2 317	1 066
Europe de l'Est	485	274	431	105
Afrique du Nord	1 471	482	2 264	453
Côte ouest de l'Afrique	4 038	335	4 723	352
Côte est de l'Afrique	136	139	123	139
Proche-Orient	2 237	126	1 895	131
Océan indien	61	68	16	45
Extrême-Orient	125	277	498	251
Amérique du Nord	293	183	655	218
Amérique latine	1 149	187	1 455	170
Total	12 077	3 970	17 065	3 711

Source : Port autonome de Dunkerque, trafic 1966-1969.

LE HAVRE

Le Havre centralise un trafic important d'hydrocarbures avec les importations de pétrole brut en provenance du Proche-Orient et de l'Afrique du Nord et l'expédition de produits finis de l'industrie des hydrocarbures vers d'autres ports français. Dans le tableau qui suit, il n'a pas été tenu compte des transports de pétrole, de produits pétroliers et de charbon, ce qui donne pour le reste du trafic un bilan relativement équilibré.

Mouvement des marchandises dans le port du Havre par région de provenance et de destination en 1967 et 1969 (en milliers de t)

Région de provenance et de destination	1967		1969	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Europe	1 797	2 762	3 163	5 514
dont :				
France	437	1 343	377	3 555
Autres pays de la CEE	439	479	490	604
Autres pays d'Europe occidentale	224	887	566	1 279
Europe de l'Est	696	54	1 729	76
Afrique	12 340	295	17 338	413
Asie	15 138	85	19 380	380
Amérique	2 984	581	2 182	584
Océanie	133	77	135	89
Total	32 392	3 802	42 199	6 981

Source : Port autonome du Havre: « Principaux résultats statistiques 1969 ».

ROUEN

Près de la moitié du trafic marchandises du port de Rouen se fait avec l'Europe. Il convient de signaler un élément qui ne ressort pas du tableau suivant, à savoir qu'une grande partie des marchandises manutentionnées dans le port de Rouen provient des territoires d'outre-mer ou d'anciens territoires français.

Mouvement des marchandises dans le port de Rouen par pays en provenance et de destination

Pays de provenance et de destination	1966			1969		
	Entrées (en 1 000 t)	Sorties (en 1 000 t)	Pourcentage du trafic global	Entrées (en 1 000 t)	Sorties (en 1 000 t)	Pourcentage du trafic global
France	517	441	8	473	1 033	13
CEE	459	1 013	12	385	1 161	13
Reste de l'Europe occidentale	1 179	1 910	27	758	2 027	23
Bloc oriental	1 932	501	20	1 509	111	14
Afrique du Nord	1 210	528	14	769	329	9
Reste de l'Afrique	289	458	6	524	475	8
Proche-Orient	17	13	0	22	407	14
Amérique	1 157	81	10	1 161	255	12
Asie et Océanie	103	69	1	8	324	3
Soutage et ravitaillement	—	219	2	—	269	2
Total	6 864	5 233	100	5 609	6 391	100

Source : Port autonome de Rouen, statistiques de l'exploitation, années 1966 et 1969.

NANTES-SAINT-NAZAIRE

Alors que les importations sont dominées par le transport de pétrole brut, la répartition régionale des marchandises embarquées montre que l'activité de Nantes-Saint-Nazaire est fortement tournée vers le cabotage sur les côtes françaises.

Mouvement des marchandises dans le port de Nantes-Saint-Nazaire par pays de provenance et de destination
(en milliers de t)

Régions de provenance et de destination	Entrées	Sorties
CEE (y compris la France)	1 678	1 415
Autres pays d'Europe occidentale	241	449
Pays de l'Est	796	23
Afrique du Nord (y compris la Libye)	3 042	35
Proche-Orient (y compris l'Egypte)	1 575	42
Golfe Persique	941	—
Côte ouest africaine	195	18
Amérique du Sud et Afrique orientale (y compris Madagascar et la Réunion)	64	—
Asie	35	1
Amérique du Nord	555	—
Amérique centrale et Amérique du Sud	230	20
Océanie	9	1
Pêche	2	—
Ravitaillement des navires	—	333
Total	9 361	2 337

Source : Port autonome de Nantes-Saint-Nazaire.

BORDEAUX

La moitié du trafic aux sorties du port de Bordeaux s'effectue à destination d'autres ports français et le quart à destination de pays d'Europe occidentale. Le reste du trafic est essentiellement tourné vers les anciens territoires français d'outre-mer.

Les autres ports français n'interviennent pas pour une part importante dans le trafic aux entrées de Bordeaux. Abstraction faite du pétrole, dont la part est largement prépondérante, c'est le trafic avec les anciens territoires français d'Afrique qui tient la place la plus considérable sur le plan du trafic aux entrées.

MARSEILLE

L'ensemble du trafic des ports de Marseille est marqué par la place prépondérante des importations de pétrole en provenance de l'Afrique du Nord, de la côte méditerranéenne et du Proche-Orient. Lorsqu'on considère uniquement les chiffres des transports de marchandises emballées, on se rend compte

Mouvement des marchandises du port de Bordeaux par régions de provenance et de destination

(en milliers de t)

Régions	1966		1969	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
France	195	1 419	867	999
Autres pays de la CEE	131	301	311	217
Autres pays d'Europe occidentale	265	322	283	314
Europe de l'Est	566 ⁽¹⁾	30	410 ⁽¹⁾	17
Algérie, Tunisie, Maroc	1 265 ⁽²⁾	118	1 566 ⁽²⁾	72
Autres pays de la Méditerranée et de la Mer Noire	569 ⁽³⁾	36	525 ⁽³⁾	95
Anciens territoires français d'Afrique	570	181	645	154
Autres pays d'Afrique	157	48	136	59
Asie et Australie	28	170 ⁽⁴⁾	551	226 ⁽⁴⁾
Amérique	851 ⁽⁴⁾	189	958 ⁽⁴⁾	279
Total	4 597	2 813	6 252	2 432

1966: ⁽¹⁾ Dont 419 de pétrole en provenance d'URSS.
⁽²⁾ Dont 1 020 de pétrole en provenance de l'Algérie et de la Tunisie.
⁽³⁾ Dont 438 de pétrole.
⁽⁴⁾ Dont 436 de pétrole en provenance du Venezuela.
⁽⁵⁾ Dont pour la Chine: 60 de céréales et 60 d'engrais.
1969: ⁽¹⁾ Dont 111 de pétrole en provenance d'URSS.
⁽²⁾ Dont 1 325 de pétrole en provenance de l'Algérie et de la Tunisie.
⁽³⁾ Dont 500 de pétrole en provenance de Libye.
⁽⁴⁾ Dont 462 de pétrole en provenance du Venezuela.
⁽⁵⁾ Dont pour la Chine: 25 de céréales et 30 d'engrais.

Source : Port de Bordeaux, statistiques 1966, 1969.

combien l'activité de Marseille est axée sur l'Afrique du Nord et sur les pays d'outre-mer faisant partie de la zone franc. Ce résultat enregistré par le plus grand port français correspond à la constatation générale selon laquelle le commerce extérieur de la France continue en grande partie à se concentrer sur les anciens territoires français d'outre-mer et n'est pas encore parvenu à atteindre un équilibre mondial comme celui qui caractérise par exemple le commerce extérieur de l'Allemagne. Cependant, on a enregistré au cours de ces dernières années un recul du trafic avec les anciens territoires français d'outre-mer, tandis que le trafic avec les autres régions du monde va constamment en s'intensifiant. Ce fait tend à démontrer que Marseille peut assumer peu à peu un nouveau rôle, à savoir celui « d'Europort du Sud », et cela quand bien même l'évolution politique de l'Afrique serait, au cours des prochaines décennies, défavorable du point de vue commercial.

Mouvement des marchandises dans le port maritime de Marseille par régions de provenance et de destination

(en milliers de t)

Région	1966			1969			
	Ensemble du trafic	dont		Ensemble du trafic	dont		
		Marchan- dises en vrac	Marchan- dises diverses		Huiles minérales	Marchan- dises en vrac	Marchan- dises diverses
France	2 755	2 434	321	3 203	2 757	142	304
Afrique du Nord	13 047	11 892	1 155	15 487	13 980	567	940
Zone (long cours)	1 572	528	1 044	1 508	48	539	921
Méditerranée et Mer Noire	23 823	23 116	706	26 535	24 952	768	815
Europe septentrionale et atlantique	1 797	1 485	312	1 482	954	221	307
Long cours passant par Suez	17 096	16 427	669	14 376	13 218	485	673
Long cours passant par Gibraltar	2 328	1 726	602	2 129	743	796	590
Total du trafic	62 419	57 608	4 810	64 720	56 652	3 518	4 550

Source : Port autonome de Marseille: Trafic en 1966 et en 1969.

SAVONE

Le trafic maritime de Savone par régions de provenance et de destination en 1969

(en milliers de t)

Régions	Entrées	Sorties
Italie	1 398	243
Europe du Nord	380	1
Europe de l'Ouest	616	56
Europe de l'Est	131	4
Mer Noire	588	88
Méditerranée	3 456	149
Afrique	96	11
Asie	3 257	83
Amérique du Nord	2 070	29
Amérique latine	807	28
Océanie	35	2
Total	12 464	507

Source : Ente autonomo del porto di Savona.

GÈNES

Répartition du trafic maritime de Gênes par régions de provenance et de destination en 1969

Régions de provenance et de destination	Entrées		Sorties	
	1 000 t	%	1 000 t	%
A. Méditerranée				
Ports italiens	6 656	14,2	1 348	32,4
Méditerranée occidentale	2 210	4,7	318	7,6
Méditerranée orientale et mer Noire	12 437	26,6	364	8,8
B. Régions situées au-delà de Suez				
Afrique orientale et Afrique du Sud	1 299	2,8	120	2,9
Golfe Persique, Inde, Pakistan, Ceylan,				
Indonésie	14 684	31,4	32	0,8
Extrême-Orient	293	0,6	161	3,9
Australie et Nouvelle- Zélande	681	1,5	61	1,5
C. Régions situées au-delà de Gibraltar				
Europe du Nord et de l'Ouest	1 643	3,5	950	22,8
Afrique occidentale	1 204	2,6	108	2,6
Amérique du Nord	3 210	6,9	387	9,3
Amérique latine	2 412	5,2	312	7,4
Total	46 729	100,0	4 162	100,0

Source : Consorzio autonomo del porto di Genova.

LIVOURNE

Mouvement des marchandises dans le port maritime de Livourne par régions de provenance et de destination en 1969

(en milliers de t)

Région	Entrées	Sorties
Italie	1 154	1 232
Europe	3 216	400
Asie	1 232	37
Afrique	880	214
Amérique	712	370
Océanie	16	10
Total	7 210	2 263

Source : Chambre de commerce de Livourne.

Il faut souligner la prédominance des pays européens dans le trafic d'entrée. A Livourne, on estime que ce sont surtout les relations avec l'Amérique qui sont susceptibles d'être développées.

CAGLIARI

Répartition du trafic maritime de Cagliari par continents en 1969

(en milliers de t)

Continent	Entrées	Sorties
Europe	1 395	4 100
Asie	1 918	700
Amérique	545	1 350
Afrique	6 022	1 986
Océanie	—	—
Total	9 880	8 136

Source : Consorzio area sviluppo industriale di Cagliari.

PALERME

Répartition du trafic maritime de Palerme par régions en 1968

(en milliers de t)

Région	Entrées	Sorties
Italie	1 118	240
Méditerranée	16	3
Europe du Nord	6	1
Europe de l'Ouest	57	17
Europe de l'Est	64	—
Mer Noire	20	3
Afrique	18	1
Amérique du Nord	35	3
Amérique du Sud	32	—
Total	1 356	268

Source : Ente autonomo del porto di Palermo.

NAPLES

Le trafic portuaire de Naples se caractérise lui aussi par des chiffres élevés pour les entrées d'hydrocarbures. Les sorties révèlent une activité concentrée sur l'Italie et l'Europe. Un peu moins de la moitié seulement des exportations est destinée à d'autres continents.

Répartition par pays de provenance et de destination du mouvement des marchandises dans le port maritime de Naples

(en milliers de t)

Région	1966			1970		
	Entrées	Sorties	Mouvement des marchandises	Entrées	Sorties	Mouvement des marchandises
Italie	1 466	1 127	2 593	1 635	1 663	3 298
Europe	1 093	889	1 983	2 158	668	2 826
Asie	4 879	157	5 036	3 084	175	3 259
Afrique	2 250	461	2 711	5 145	246	5 391
Amérique	2 245	187	2 432	1 757	782	2 539
Océanie	87	10	97	80	5	85
Total	12 021	2 831	14 852	13 858	3 539	17 397

Source : La Rivista del porto di Napoli n° 7, II^e année, janvier-février 1967.

BARI

Répartition par zones de provenance et de destination du trafic marchandises du port maritime de Bari en 1966

(en milliers de t)

Région	Entrées	Sorties
Italie	131	1 371
Méditerranée	179	177
Europe du Nord et de l'Est	22	90
Mer de Marmara et mer Noire	782	2
Asie orientale	1	—
Afrique occidentale et	23	74
Afrique du Sud (via Gibraltar)	—	—
Afrique orientale et	2 313	—
Afrique du Sud (via Suez)	—	—
Océanie	22	—
Amérique du Nord, côte atlantique	50	39
Amérique centrale, côte atlantique	194	—

Source : Camera di commercio, industria, artigianat/agricoltura, Bari.

VENISE

Répartition du trafic maritime de Venise par régions d'origine et de destination en 1966

(en milliers de t)

Région	Entrées	Sorties
Ports italiens	5 552	442
Méditerranée orientale, mer Noire, mer de Marmara et mer d'Azov	3 259	422
Méditerranée occidentale et	37	13
Afrique du Nord	—	—
Europe du Nord et autres pays européens situés au-delà de Gibraltar	663	285
Amérique du Nord et Canada	1 678	43
Amérique centrale et	706	38
Amérique du Sud	—	—
Afrique occidentale	542	5
Afrique du Sud et	116	51
Afrique orientale	—	—
Extrême-Orient, Australie et pays situés au-delà de Suez	1 782	311
Total	14 336	1 611

Source : « Il porto di Venezia nel 1966 », Provveditorate al porto.

TRIESTE

L'année 1966 a été historique pour le port de Trieste parce qu'elle a été la dernière avant la mise en service du pipe-line transalpin. Depuis 1967, la physionomie du trafic marchandises du port de

Trieste s'est sensiblement modifiée. En raison de la situation géographique de ce port, les pays de la CEE jouent un très faible rôle dans le trafic maritime de Trieste ; en effet, la CEE, du moins la république fédérale d'Allemagne, fait partie de son arrière-pays et non de ses escales maritimes.

Le trafic maritime marchandises du port de Trieste par régions d'origine et de destination

Région	1966			1970		
	Entrées (1 000 t)	Sorties (1 000 t)	Pourcentage du trafic marchan- dises global	Entrées (1 000 t)	Sorties (1 000 t)	Pourcentage du trafic marchan- dises global
Italie	768	393	19	2 021	829	10
CEE (autres pays)	48	138	3	66	33	0
Autres pays de l'Europe occidentale	84	200	5	253	29	1
Europe de l'Est	215	104	5	1 001	52	4
Levant ⁽¹⁾	—	—	—	3 293	326	13
Asie	2 204	525	44	1 224	247	5
Afrique	401	232	10	16 935	205	62
Amérique	714	122	14	567	91	2
Océanie	15	601	10	280	5	5
Total	4 449	1 714	100	25 640	1 817	100

(¹) Levant: Chypre, Egypte, Grèce, Israël, Liban, Syrie, Turquie. Les chiffres pour 1966 sont répartis par continents.
Source : Ente autonpmo del porto di Trieste.

Les lignes de navigation régulières pour le trafic marchandises des principaux ports de la CEE

Port	Année	Nombre des lignes régulières	Nombre des départs mensuels
Lübeck	1967	5	33
Lübeck	1970	12	453
Kiel	1967	1	18
Kiel	1970	5	156
Hambourg	1965	257	731
Hambourg	1969	274	724
Brême	1966	240	550
Brême	1971	288	553
Wilhelmshaven	—	—	—
Emden	—	—	—
Delfzijl	1971	11	35
Amsterdam	1967	116	313
Amsterdam	1969	112	360
Rotterdam	1967	290	1 083
Anvers	1966	236	1 128
Anvers	1969	247	1 140
Gand	1967	104	307
Dunkerque	1966	150	330
Le Havre	1969	150	300
Rouen	1967	61	205
Rouen	1970	60	200
Bordeaux	1969	67	100
Gênes	1965	247	386
Naples	1967-1970	34	92
Bari	1966	16	40
Venise	1966	109	144
Trieste	1966	81	123
Trieste	1970	81	172

Source : Indications fournies par les différents ports.

2. Les lignes de navigation maritime dans les ports de la CEE

La forme d'attraction qu'exerce un port sur les chargeurs dépend souvent beaucoup plus de la régularité et de la fréquence des départs de navires que des tarifs des moyens de transport (mer et arrière-pays) ou du service de transbordement.

Il n'existe malheureusement pas de vue d'ensemble valable sur le nombre des lignes maritimes, les départs et les tonnages offerts. Le tableau suivant rassemble des informations provenant de sources très diverses et, en fait, nullement comparables. Chaque fois qu'il a fallu recueillir des renseignements particuliers dans des répertoires de navires ou des manuels, on a pris soin de prendre le plus grand nombre possible de lignes et de départs. Toutefois, il n'a pas été tenu compte, en raison de leur irrégularité, des départs ayant uniquement lieu lorsque l'offre de chargement est suffisante.

3. La part des pavillons des pays de la CEE dans le transport de marchandises des ports maritimes de la CEE

La part des pays de la CEE dans la flotte commerciale mondiale est moins élevée que leur part dans le commerce mondial. Alors que l'on peut estimer à environ un quart (en 1965) la part des pays de la CEE dans le commerce mondial, le tonnage de leur navigation maritime ne représente que 14 % (en 1969 : 12 %) du tonnage mondial. Dans un monde où le nombre toujours croissant d'États, qui n'avaient jusqu'à présent aucune expérience

dans le domaine de la navigation maritime, créent leur propre flotte, il convient de suivre attentivement l'évolution de ce rapport. Même une Europe élargie, qui comprendrait les États jusqu'à présent associés (la Grèce et la Turquie) et les pays candidats à l'adhésion (Grande-Bretagne, Irlande, Danemark, Norvège) disposerait d'une flotte dont le pourcentage serait à peine supérieur au pourcentage de ces pays dans le commerce mondial.

Comme il ressort du tableau ci-dessous, la part des flottes marchandes des pays de la CEE dans le trafic marchandises des ports de ces mêmes pays est également inférieure à 50 %.

Part des différents pavillons dans le trafic maritime aux entrées et aux sorties des ports de la CEE

(en % du mouvement marchandises)

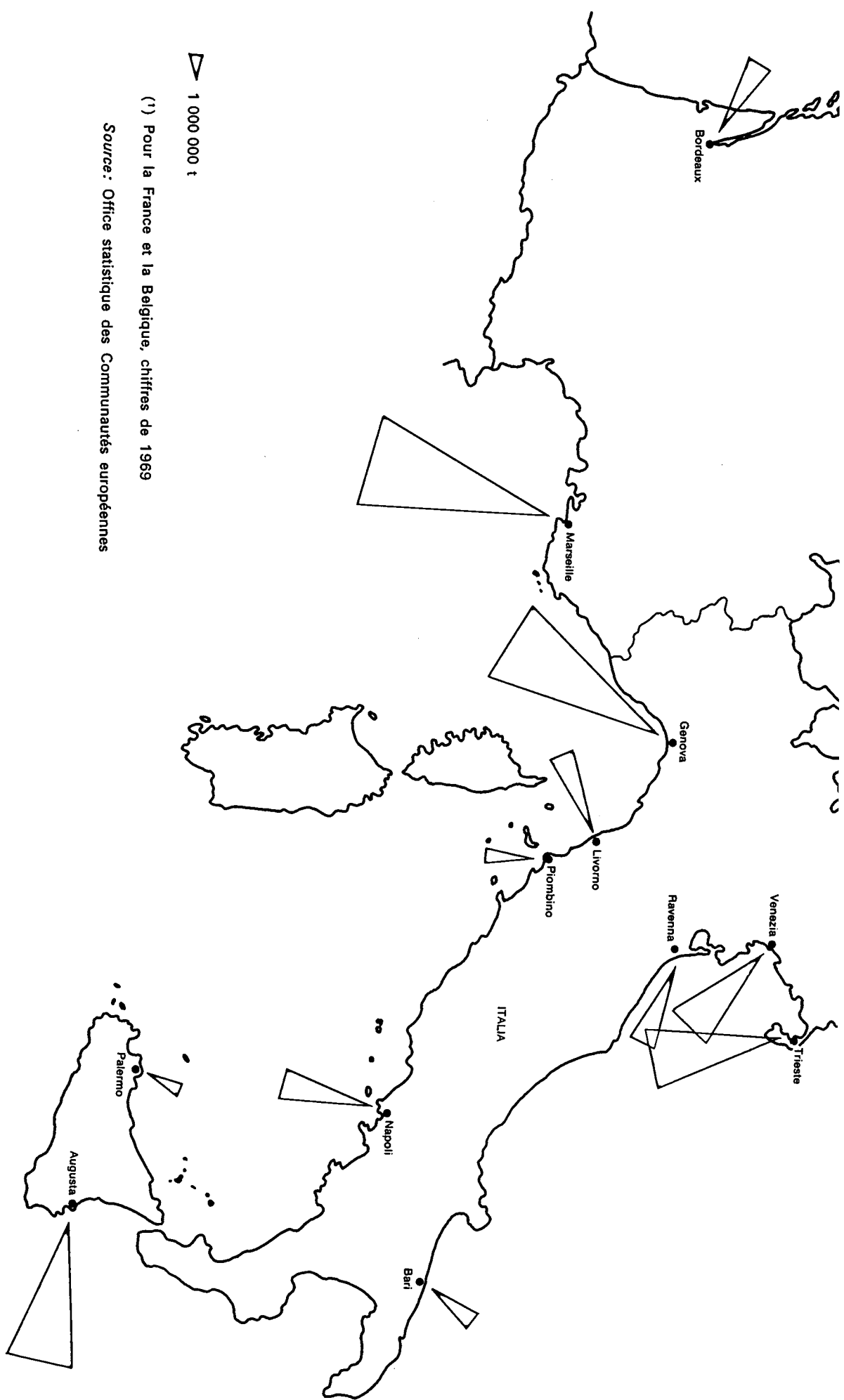
Pays/Région	Part des pavillons nationaux		Part des pavillons de la CEE (sans les pavillons nationaux)		Part des pavillons des pays tiers	
	1965	1969	1965	1969	1965	1969
Allemagne	35	32	9	7	56	61
Pays-Bas	12	9	20	22	68	69
Belgique	7	6	24	23	69	71
France	41	39	12	14	47	47
Italie	27	44	7	6	66	50
CEE	25	29	14	13	61	58

Source : Pourcentages calculés d'après « Transports », de l'OSCE.

Part de la Communauté dans la flotte commerciale mondiale (situation au 1^{er} juillet 1969)

Pays/Région	Total de la flotte commerciale		dont pétroliers	
	En milliers de tonnes de jauge brute	En %	En milliers de tonnes de jauge brute	En %
Allemagne	7 027		1 464	
Pays-Bas	5 255		1 997	
Belgique	1 052		304	
France	5 962		2 980	
Italie	7 038		2 573	
Communauté	26 334	12	9 318	12
Grande-Bretagne	23 844		10 187	
Norvège	19 679		9 604	
Danemark	3 490		1 476	
Irlande	164		4	
Communauté et candidats à l'adhésion	73 511	35	30 589	40
Grèce	8 581		2 379	
Turquie	651		169	
Communauté, candidats à l'adhésion et pays européens associés	82 743	39	33 137	43
Monde	211 661	100	77 392	100

Source : OSCE.



△ 1 000 000 t

(1) Pour la France et la Belgique, chiffres de 1969

Source : Office statistique des Communautés européennes

LES PRINCIPAUX PORTS DE MER DE LA COMMUNAUTÉ
Sorties et entrées de marchandises en 1970 (*)

